MAGYAR SZÁRNYAK

RKESZTIK A HORTHY MIKLOS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL

1942 MÁRCIUS 1. (V. ÉVF. 5. SZÁM)



ÁRA 50 FILLÉR

Vitéz nagybányai Horthy István
Főméltóságú Kormányzóhelyettes Urunk



MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * V. ÉVFOLYAM 5. SZÁM * BUDAPEST, 1942 MÁRCIUS 1.

REPÜLŐ AZ ORSZÁG KORMÁNYRÚDJÁNÁL!

Magyarország Nagyurának személye iránt érzett mélységes szeretete, ragaszkodás és hálája jeléül a nemzet február 19-én kormányzóhelyettessé választotta vitéz nagybányai Horthy István államtitkárt, a honvéd légierők tartalékos főhadnagyát.

A magyar légierőknek és az egész magyar repülő-családnak ünnepe volt február 19-e, amikor a haderőnkívüli repülőelőképzés országos szervezete élén álló Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap elnöke, vitéz Horthy István főhadnagy pilóta, a legmagasabb magyar közjogi méltóság részesévé vált. Mint sportrepülő, cserkészrepülő és katonai repülő, végül a haderőnkívüli repülés nagyfelelősségű vezetője, 15 év óta áll a legszorosabb kapcsolatban a magyar repülés ügyével. Nem volt az elmult években a repülésnek nagyfontosságú ügye, amiben vitéz Horthy István véleményező-, irányító- vagy döntőszerepet ne töltött volna be.

Bajtársi ragaszkodás és a kiváló képességű pilótának kijáró nagyrabecsülés kísérte vitéz Horthy István eddigi repülőpályafutását. Kormányhelyettesi megválasztása pedig a legnagyobb örömet és lelkesedést váltotta ki az összes magyar repülőből. Miért? Mert mi, repülők, a megválasztásban jelképet látunk, harcos, veszedelmeket és felelősséget vállaló, lelkes repülő vezetőtípusnak előretörését; a nagyvonalú, messzetekintő, gyors elhatározású, hazáját mindenekelőtt szerető korszerű magyar felismerését és élrehelyezését. Vitéz Horthy Istvánnak — nem említve, mint mérnökembernek pályafutását — éppen a repülővonalon követhető fejlődése igéret és kezesség arra, hogy roppant felelősségű új őrhelyén is a repülés közben kifejlődött tájékozódó, gyors felismerő és helyesen határozó képességek minden helyzetben és minden elhatározásnál segítségére lesznek.

A mai évszázad sorsát eldöntő időkben a mérnök számító- és építőmunkájára és a pilóta szárnyaló bátor fantáziájára és cselekvőképességére van szükség. Vitéz Horthy Istvánban, a magyar földet és katonai virtust szerető hajdunemes ősök ivadékában mindkettő megvan. Ő a mi korunk veszélyes életre nevelt és sorsdöntő tettekre hivatott harcosai közül való. A legkorszerűbb és legnagyobb sikerekre hivatott fegyvernemnek, a légierőknek a katonája és maradjon az kormányzóhelyettesi polcán is.

Sokat remélünk és sokat várunk Tőle, aki a biztató fejlődésnek indult magyar katonai repülés Balbo-ja és Göring-je lesz. Törhetetlen hazaszeretettel és hivatásukba vetett nagy hittel állnak a magyar repülők a soraikból kiemelkedett kormányzóhelyettes mögött. Ő most a nemzet akaratából a sport- és vadászgép kormánya helyett egy ország kormányánál áll főméltóságú Édesapja mellé.

Kívánjuk, hogy a magyarok Istenének áldása és repülőszerencse kísérje Őt továbbra is. Munkájában és küzdelmeiben, elhatározásainál és cselekedeteiben vezesse Őt a szentistváni magyar haza gondolata és Édesapja nemes példája.





VITÉZ HORTHY ISTVÁNT

közfelkiáltással kormányzóhelyettessé választották

1942 február 19. A képviselőház és a felsőház kupolájára felszökkent a háromszínű zászló. A multat idéző, időtől patinás kövek ismét történelmi esemény szemtanui. Az országház főbejáratát angyalos-címeres lobogók vigyázzák, az oroszlános kapu tárva-nyitva. Mindmegannyi jele annak, hogy a parlament épülete igen nagyfontosságú esemény színhelye lesz. Az egész ország várakozásteli figyelemmel fordul ezen a napon a Kossuth Lajos-téri gótikus palota felé.

NEMES EGYSZERŰSÉG MINDENÜTT

A hatalmas térségen rohamsisakos díszszázad ércbeöntött sorfala áll zászlóval és zenével. A főkaputól a kupolacsarnok ívei alá vezető széles lépcsőn vörös szőnyeg fut fölfelé, a szőnyeg két oldalán csillogó sisakú, fényes alabárdú parlamenti őrség áll sorfalat. Egészen a kupolacsarnok hatalmas ívei alá nyúlik ez az eleven fal. A hatalmas csarnokot a koradélelőtti órákban még hűvös homály borította. Most ezernyi fénytest csal ki tündöklő fényhatásokat a hatalmas boltívek hideg márványából. A komoly időkre való tekintettel ez alkalommal minden fényűzésszámba menő pompát mellőztek. Nemes egyszerűség uralkodik mindenütt. Nem pompázik díszmagyar sem a felsőházi tagokon, sem a képviselőkön. Az elénk táruló kép azonban mégis a történelmi festmények varázsát eleveníti fel.

EGYSZERŰ FEKETE RUHA...

Az alkotmányozó ülésen a két Ház tagjainak több mint háromnegyede vett részt. A megjelentek száma messze túlhaladja a kormányzóhelyettes megválasztásához szükséges törvényhozók számát. A felsőház felé eső oldalon Bárdossy László miniszterelnökkel az élén egyszerű fekete ruhában megjelent a kormány valamennyi tagja. A törvényhozás tagjai állva vesznek részt az országgyűlés ülésén.

AZ ÜLÉS MEGNYITÁSA

Ünnepélyes csendben pontban 11 órakor nyitja meg a történelmi ülést Széchenyi Bertalan gróf, a felsőház elnöke, aki Tasnádi Nagy András képviselőházi elnökkel felváltva vezeti az ülést. Széchenyi Bertalan gróf a törvényhozók üdvözlése után megállapítja, hogy az országgyűlés együttes ülése határozatképes.

AZ ÜLÉS TÁRGYA: KORMÁNYZÓHELYETTES VÁLASZTÁSA

— Együttes ülésünk egyedüli tárgya — folytatja az elnök — a kormányzóhelyettes megválasztása. Mint méltóztatnak tudni, az 1942. évi II. tc. 1. §-a szerint a kormányzóhelyettes személyét illetően a Főméltóságú Kormányzó Urat ajánlási jog illeti meg. Miután Őfőméltósága ezzel a jogával élni nem kíván...

ÉLJEN HORTHY ISTVÁN!

A kupolacsarnok mély csendjét, amelyet csak az elnök szavai törnek meg, e szavak hallatára tomboló lelkesedés hullámai verik fel. Egy nevet sodor magával az első éljenzéssel felkavart, mindent elsöprő erejű vihar. Először mint messziről dübörgő égzengés morajlik felénk egy név. Másodpercek multán már viharos erővel tombol, elárasztva a gyönyörű márványcsarnok minden zegét-zugát. Vitéz Horthy István nevét visszhangozzák a kövek.

MEGVÁLASZTOTT KORMÁNYZÓHELYETTESNEK JELENTEM KI

Az éljenzés elültével ismét az elnök hangja válik hallhatóvá, amint bejelenti, hogy az országgyűlés tagjainak most elhangzott megnyilatkozásából azt látja, hogy az országgyűlés akarata közfelkiáltás útján nyert kifejezést. A közfelkiáltás azt

mutatja, hogy az országgyűlés nagy egyértelműséggel vitéz Horthy Istvánt akarja megválasztani. Az elnöknek arra a kérdésére, hogy szavazás elrendelését akarja-e valaki, határozott »nem« a válasz.

— Megállapítom, — folytatja az elnök — hogy a szavazás elrendelése iránt az 1942 : II. tc. 5. §-ában foglalt rendelkezéseknek megfelelő írásbeli kívánságot nem terjesztettek elő, tehát vitéz nagybányai Horthy István urat közfelkiáltással megválasztott kormányzóhelyettesnek jelentem ki.

Az elnöki bejelentés után újból taps csattan fel és éljenzés morajlik végig az országgyűlés tagjainak sorfalai között. Hosszú perceken át éltetik Magyarország alkotmányosan megválasztott kormányzóhelyettesét.

Az elnök az ünnepi ülés további során bejelentette, hogy a kormányzóhelyettesi megválasztáshoz a kormányzó megerősítése is szükséges. Az országgyűlés egyhangú határozatával Bárdossy László miniszterelnök siet fel a Várba. Az elnök az ülést felfüggeszti.

Az országház lépcsőin időközben testőrök jelennek meg. A lépcsőfeljárat két oldalán feszes vigyázzállásba merevedett, színpompás egyenruhába öltözött testőrök jelenléte azt mutatja, hogy a történelmi ülésen részt fog venni a legelső magyar is.

A LEGFELSŐBB KÉZIRAT

Dél előtt néhány perccel gördül újból a főbejárat elé a Bárdossy László miniszterelnök személyét hozó hatalmas fekete gépkocsi. A miniszterelnök a kormányzói kéziratot tartalmazó zárt borítékkal a kezében siet fel a lépcsősoron. Az országgyűlés elnöke a kormányelnök megjelenése után nyomban újból megnyitja az ülést, majd a legfelsőbb kézirat felolvasására kerül sor.

— A magyar országgyűlésnek kormányzói üdvözletem!

— Tisztelt Országgyűlés!

— Vitéz nagybányai Horthy István úrnak az országgyűlés együttes ülésében kormányzóhelyettessé megválasztását az 1942:II. tc.-ben gyökerező jogomnál fogva megerősítem.

— Isten áldása kísérje az országgyűlés munkálkodását a Haza javára és dicsőségére.

Kelt Budapesten, 1942. évi február hó 19. napján.

Horthy Miklós s. k.

Bárdossy László s. k.

Amikor a felsőház jegyzője a legfelsőbb kézirat felolvasása során a kormányzóhelyettes nevét említi, újból hosszú ideig tartó lelkes taps és éljenzés hangzik fel. Az éljenzés még egyre tart, amikor az elnök bejelenti, hogy az országgyűlés tudomásul veszi a kormányzóhelyettes megválasztásáról szóló kormányzói üzenetet. Az elnök a továbbiak során azt enunciálja, hogy a kormányzóhelyettesnek esküt kell tennie. Javasolja, hogy az újonnan megválasztott kormányzóhelyettest küldöttség hívja az együttes ülésbe. A kormányzóhelyettest felkereső küldöttség tagjai: Perényi Zsigmond báró és Szabó János felsőházi tagok, valamint Ivády Béla és Csizmadia András országgyűlési képviselők.

A küldöttség tagjai azután a felsőház elnöki fogadótermébe mentek, hogy az országgyűlés együttes ülésére meghívják vitéz nagybányai Horthy István kormányzóhelyettest. Amíg a küldöttség megbízatásában eljárt, megérkezett a Főméltóságú Asszony és a kormányzóhelyettes hitvese. A főméltóságú asszonyokat az oroszlános kapunál bárcziházi Bárczy István miniszterelnökségi államtitkár fogadta és kísérte fel a márványcsarnokba, ahol a gyűlés tagjai, amint páholyukban megjelentek, rendkívül szívből jövő módon ünnepelték.

REPÜLŐ JELENIK MEG AZ ORSZÁGGYŰLÉSEN

Markáns arcélű, megnyerő külsejű, sudár, atlétatermetű repülő jelenik meg az országgyűlés színe előtt. Repülőfőhadnagyi ruhájának bal felét belföldi és külföldi kitüntetések egész sorozata díszíti, a sötét repülőzubbony jobb felén kiterjesztett szárnyú sas a koronával. Szépek a fényesebbnél fényesebb kitüntetések, de nekünk repülőknek, mindennél többet jelent az aranysas a koronával, mert ezt látva tudjuk, hogy hozzánk, közénk tartozik. Ez az aranysas mindenen túlmenően azt bizonyítja, hogy talpig férfi, akinél vitézség, bátorság és gyors elhatározóképesség párosul a széles látókört felölelő áttekintéssel.

Az országgyűlés tagjai szűnni nem akaró lelkes, viharos éljenzéssel fogadják vitéz nagybányai Horthy Istvánt, aki komoly arccal, katonásan előbb a Főméltóságú Asszonyt, hitvesét és az országgyűlés két Házának tagjait üdvözli, majd az elnöki emelvény közelében várja a kormányzó megérkezését.

MEGÉRKEZIK A KORMÁNYZÓ

A Kossuth Lajos-térről harsány kürtszó hangjai szűrődnek be az ezeréves történelem boltívei alá. Megérkezett a kormányzó. A főbejáratnál a két Ház házнagyai fogadják a főméltóságú urat, aki vitéz Keresztes-Fischer Lajos vezérezredes, főhadsegéd, Uray István titkos tanácsos, a kabinetiroda főnöke, Gerlóczy Gábor ezredes, szárnysegéd és Lázár Károly alezredes, a testőrség parancsnoka kíséretében jelent meg. A kormányzó fiatalos frisseséggel siet fel a lépcsőkön, fogadja a kormány tisztelgését, majd az országgyűlés tagjainak tomboló lelkesedésétől kísérve elfoglalja helyét a bíbordrapériával szegélyezett emelvényen elhelyezett egyik gótikus székben.

12 óra után néhány perccel nyitja meg ismét az együttes ülést Tasnádi Nagy András képviselőházi elnök. Üdvözli az ünnepi ülésen megjelent Horthy Miklós kormányzót, majd a kormányzóhelyettest, akit felkér, hogy az alkotmányos szokásoknak megfelelően tegye le a törvényben előírt esküt.

ESKÜSZÖM AZ ÉLŐ ISTENRE...

A magas, karcsú férfi jobb kezéről lekerül a fehér kesztyű, a kéz esküre emelkedik. Az eskü szövegét vitéz Miskolczy Hugó jegyző olvassa. Szavai nyomán felcsendül vitéz Horthy István férfiasan, mélyen zengő, akaratot, erőt sugárzó, meggyőző hangja:

— Én, Magyarország megválasztott kormányzóhelyettese, esküszöm az élő Istenre, hogy Magyarországhoz s Magyarország kormányzójához hű leszek, az ország törvényeit, jó és helybenhagyott szokásait megtartom és másokkal is megtartatom, függetlenségét és területét megvédem, kormányzóhelyettesi tisztemet az alkotmány értelmében az országgyűléssel és a kormányzóval egyetértésben a felelős minisztérium által gyakorlom és mindent megteszek, amit az ország javára és dicsőségére igazságosan megtehetek. Isten engem úgy segéljen!

»Isten engem úgy segéljen!« — visszhangozzák az ezernyi lámpa fényét tükröző márványfalak.

ISTEN ÁLDÁSA SZEMÉLYÉRE ÉS MUNKÁJÁRA

Tasnádi Nagy András elnök Isten áldását kéri a kormányzóhelyettes személyére és munkájára.

Bárdossy László miniszterelnök szólal fel ezután, benyujtja a választásról és az eskütételről szóló törvényjavaslatot. Az országgyűlés két Háza a törvényjavaslatot vita nélkül, általánosságban és részleteiben is elfogadja. A miniszterelnök a továbbiak során felkéri a kormányzót, lássa el az országgyűlés által letárgyalt és elfogadott törvényt a kihirdetési záradékkal. Néma csöndben írja alá Horthy Miklós kormányzó a kormányzóhelyettes megválasztásáról szóló törvényjavaslatot.

HÍVOM A MAGYAR IFJÚSÁGOT

Vitéz Horthy István kormányzóhelyettes katonás keménységgel, büszkeséggel tekintetében, magasra emelt fővel tekint atyja felé, majd elindul a bíborral bevont emelvény felé. Fellép. Kezetfog az ország első emberével. Az örök tengerész nyujt kezet a jövő fegyvernem képviselőjének, a repülőnek. Önkéntelenül arra gondolunk, hogy parancsbékével elvehették ugyan tőlünk a végtelen tengert, a levegő óceánja azonban tárva-nyitva áll előttünk, várja, hívja a kormányzóhelyettes által szólított, szárnyrakelő magyar ifjúságot. Messzi századok távlatából, örökké emlékezetes történelmi eseményeinket elevenítí fel az elénk táruló kép. Régi fény, ősi lelkesedés ad hozzá méltó keretet.

László István



1920. november 7-én a rákosi repülőnapon. A Kormányzó Úr mellett áll v. Horthy István. Mellette Horthy Paulette és a Főméltóságú Asszony.



Budaörsön 1941. október 30-án, a Repülő Alap pilótavizsgáján.

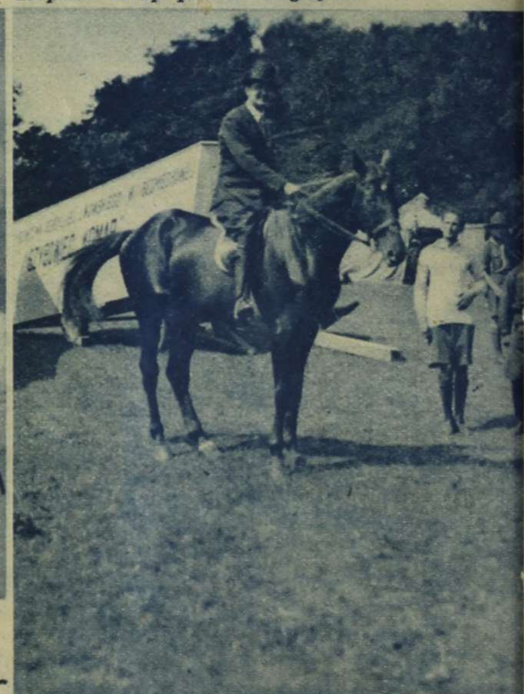


A Repülő Alap pilótavizsgáján.



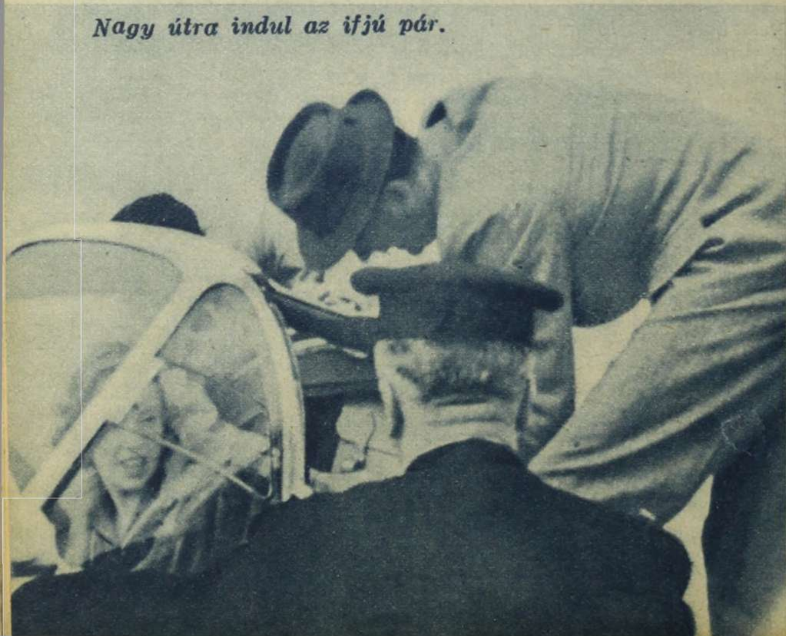
A kormányzóhelyettesi pár kisfia, ifj. Horthy István.

Képek a Főméltóságú Kormányzóhelyettes Urank életéből



1933. A jamboree repülőaltáborban.

Nagy útra indul az ifjú pár.



A hármashatárhegyi pilótaotthon avatásán.







A Főméltóságú Kormányzóhelyettesi pár legújabb fényképe

VITÉZ HORTHY ISTVÁN szigorlómérnök a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület ifjúsági elnöke

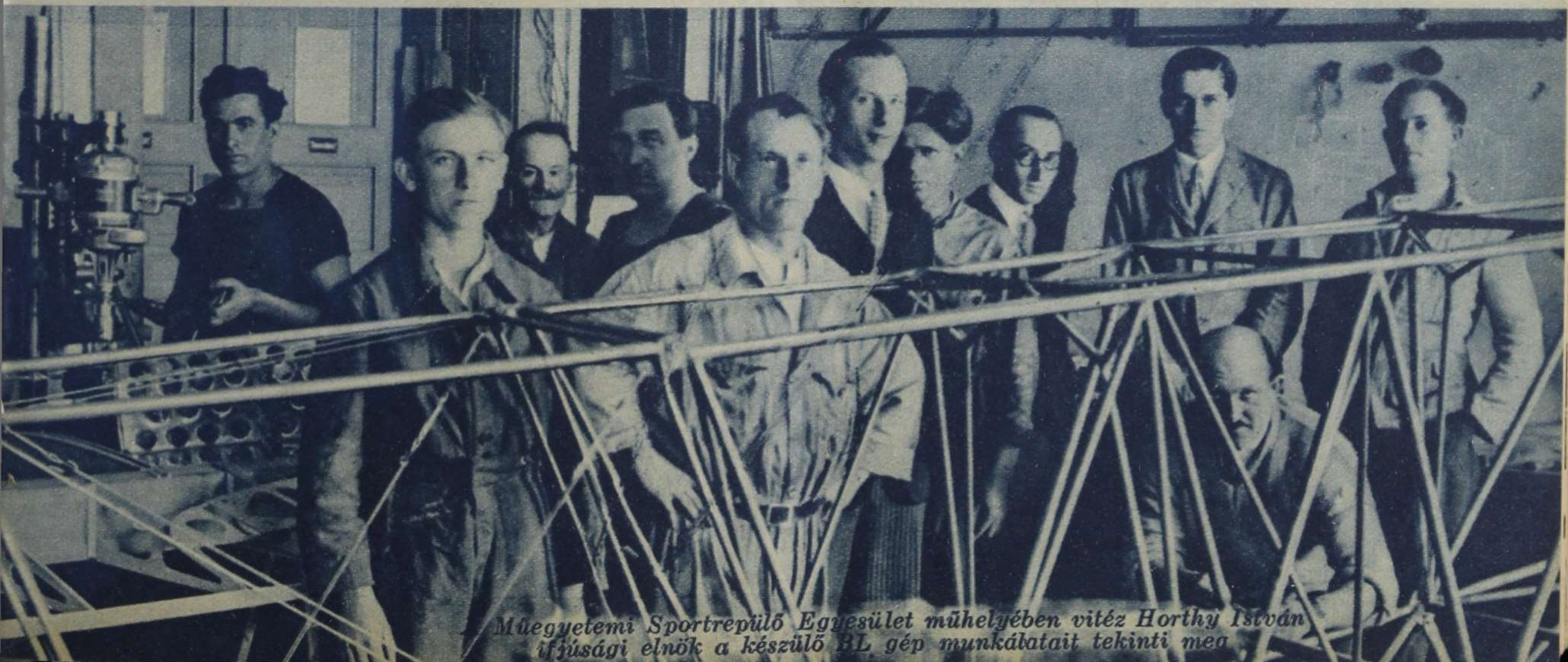
1926-ban, a trianoni békeszerződés elnyomásának egyik legkeservesebb esztendejében a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület a legsúlyosabb anyagi válsággal küzdött. Toroczkay-Lampich-Bánhidy műszaki vezetése alatt vergődött a kis sportgépek gyártása, de az is úgy, hogy a gépépítéshez szükséges fémanyagokat valósággal úgy kellett összekoldulni. Az egyik választmányi ülésen a pénztáros jelentést tett az egyesület anyagi állapotáról a következőkben:

Pénztári állomány: P 1.62, az egyesület adóssága 8240.— P...

Akkoriban tervezték a BL-gépeket és a kis Rómát, amelybe 18 lóerős Toroczkay-motort szántak:

A magyar társadalomnak még fogalma sem volt arról, hogy támogatnia kell és miért kell támogatnia a sportrepülést. Semmiféle kiút nem volt már, az összcomlás ott állt a Műegyetemiek küszöbén.

Gyorsmozgású, nyúlánk termetű fiatalember tanult 1926-ban a műegyetemen: ifj. vitéz Horthy István gépészmérnökhallgató. Évfolyamtársaival együtt szorgalmasan láto-



Műegyetemi Sportrepülő Egyesület műhelyében vitéz Horthy István ifjúsági elnök a készülő BL gép munkálatait tekinti meg

gatta az előadásokat, órákon át dolgozott minden nap a rajzteremben és minden érdeklődése a repülés volt. Az egyik napon megkérdezte egyik évfolyamtársát:

— Hogyan lehet tagja az ember a Műegyetemi Sportrepülő Egyesületnek?

1926 junius 12-én évi tisztújító közgyűlést tartott az egyesület, az akkori jegyzőkönyv így szólt:

»A megválasztott új ifjúsági elnök: ifj. vitéz Horthy István megköszöni a bizalmat, reméli, hogy elnöki tisztségében igyekezetével hasznára lesz az egyesületnek«.

Kellősközepén volt vitéz Horthy István elnökké választása idején az a rosszemlékezetű sorsjegyakció, amely ahelyett, hogy anyagi segítséget hozott volna, összeomlással fenyegetett. 20.000 sorsjegyet bocsátottak ki, de a kitűzött sorshúzás idejére mindössze két százalék kelt el a húszezernyi sorsjegyből. 1926 november elejére annyira súlyosbodott az anyagi helyzet, hogy le kellett állítani a repülőgépépítő műhelyt, a műhelyvezetőt és a szakmunkásokat elbocsátották. Kihalt a műhely, amely nagynehezen elkészítette a Rómát és a BL-gépek első példányát. ifj. Horthy István sűrűn járt a műhelyben, végignézte, hogy hegesztik, hogy építik a gép törzsének acélvázát. Kis lakatosműhelynél alig volt nagyobb a repülőgépépítő üzem, de az új ifjúsági elnök mindig arról beszélt hogy miként kellene az üzemet megnagyobbítani, a gyártást meggyorsítani és a magyar sportgépek számát úgy megszaporítani, hogy legalább a kiképzésre elegendő gép álljon rendelkezésre.

Vitéz Kaszala Károly néhányszor felszállt már hol Érden, hol Mátyásföldön a 18 lóerős Rómával. Mátyásföld fölött 1000 m magasságban próbálta ki a kis gép műrepülőkészségét. Akkoriban a mátyásföldiek még annyira féltek a repüléstől, hogy amikor meglátták a házaik felett »életveszélyesen« röpködő kis gépet, a rendőrséghez, a légügyi hivatalhoz szaladtak, a küldöttségjárásban azt panaszolták, hogy házaik és családjaik épségét veszélyezteti az ilyen »esztelen« repülés és sikerült is elérniök, hogy Kaszalát egyidőre eltiltották attól, hogy lakott terület fölött műrepüljön.



Vitéz Horthy István, a MSE elnöke.

— Szeretnék egyszer a Rómával repülni — mondotta Horthy elnök, kívánságát természetesen a legelső alkalmas napon teljesítették. Néhány kört repült vele és amikor leszállt ezt mondotta:

— Hihetetlen, hogy mit tud ez a kis gép. Meg kellene próbálni vele a világrekordot.

Vitéz Kaszala Károlynak nem nagyon kellett a biztatás, előbb csak úgy házilag próbálta meg a kísérletet és amikor zárt pályán sikerült a kísérlet, Horthy elnök az egyik választmányi ülésen felvetette határozott formában a világrekord tervét. Néhány hét mulva már ki is dolgozták irányítása mellett a tervet:

— Megvalósíthatónak látszik — jelentette — leszállás nélkül berepülni a Rómával Budapest—Mátyásföld—Kaposvár—Zágráb—Fiume—Póla—Velencze és Róma közötti utat.

1928 szeptember 20-án pedig ezt jelentette az egyik ülésen vitéz Horthy István ifjúsági elnök:

— Örömmel jelentem, hogy a FAI. a római világrekordot hitelesítette, még pedig 517 km és 40 m berepült távolságot állapított meg.

Előterjesztést tett, hogy vitéz Kaszala Károlyt a világrekordrepülésért nagyarányú ünneplésben részesítsék:

— Elnyomottságunkban a repülni vágyó magyar fiatalságot ilyen eredményekkel és az eredmények megbecsülésével tudjuk igazán fellelkesíteni!

Akkoriban a kormányköröket is meg kellett győzni a nemzeti repülés fejlesztésének szükségességéről, ezért indítványozta a következőket:

— Indítványozom, hogy a szombathelyi országos mezőgazdasági és ipari kiállítás alkalmából az egyesület állítsa ki a világrekordot repült Rómát és a most elkészült BL gépet. A kiállítást megtekinti majd a miniszterelnök és a földmívelésügyi miniszter is, a kormányférfiaknak is be kell mutatni elért szép eredményeinket.

Mérhetetlenül nagy munka volt az 1926-ban leállt műegyetemi repülőgépépítést újból elindítani. A szerencsétlen sorsjegyakció anyagi bajaiból sorozatos megbeszéléseken keresték a kiutat, az egyik tanácskozáson az ifjúsági elnök felállt:

— Lehetetlen, hogy a magyar közönség ne értené meg, hogy milyen fontos nemzeti érdek fűződik a sportrepülés fejlesztéséhez. Ha néhányfilléres repülőbélyegeket bocsátunk ki és megfelelő propagandával meggyőzzük a közvéleményt, összejön annyi pénz, hogy munkánk újból megindulhat.

Nagyvonalú szervezőerő áradt vitéz Horthy István ifjúsági elnökből, kezdeményezése nyomán friss lüktető élet indult meg. Egymásután rendezték a repülőbemutatókat, a repülőnapokat és lassan-lassan sikerült áttörni a mérhetetlen közönyt. Rengeteg műszaki nehézséggel kellett akkoriban megküzdeni. Egyszer — például — kerek három hétig tartott a Róma útja a Dunántúlról, ahol az egyik városban bemutatót repült, Budapestig. Hol az időjárás nem volt alkalmas, hol nem volt megfelelő üzemanyag, hol pedig Pestre kellett utazni megsérült és pótlandó géprészekért. Hogy milyen viszonyok között vergődött akkor a kis magyar sportrepülés, legjobban egy jelentés mutatja: vitéz Kaszala Károly képtelen volt elrepülni az egyik kényszerleszállóhelyről, ahol üzemanyaghiány miatt kellett két napot eltöltenie. Másfél nap mulva tudtak csak benzint keríteni az egyik nagy üzemanyagvállalat közeli telepéről, a megszorult repülőknek méregdrágán adtak »repülőbenzint«, amellyel Kaszala azért nem tudott felszállni, mert kiderült, hogy az üzemanyag petróleummal kevert közönséges

Elnök: egyéb tárgy hiányában az ülést bezárja.

Kmft.

jegyzőkönyvezető.

MŰEGYETEMI SPORTREPÜLŐ EGYESÜLET.

v. ifj. Horthy István
elnök.

benzin. Horthy elnök intézkedésére akkor külön vizsgálat indult az ügyben és a vállalat a vétkes eladót megbüntette.

Az egyik vasútas-egyesülettel karöltve indították meg a bélyegakciót, mert a nagy anyagi elesettségben nem merték önállóan vállalni lebonyolítását. Horthy elnök ezt a megoldást nem tartotta helyesnek:

— Az egyesületben kell lenni annyi kezdeményező erőnek és határozott önállóságnak — szólalt fel az egyik ülésen, — hogy önmaga bonyolítsa le ezt az akciót. Bármilyen tiszteletreméltó nemzeti munkát végez is a velünk közösen működő egyesület: a bélyegakció egyesegyedül csak a magyar repülést szolgálhatja.

Nem sokkal később el is váltak a bélyegakcióban társ egyesülettől, a beérkező pénzek Horthy elnök munkája nyomán annyira felszaporodtak, hogy 1927-ben már elkészülhetett a BL-gépek első példánya, amelyet a sportrepülést intéző legfőbb körök vásároltak meg. A gép eladásánál nem sok haszon mutatkozott, minden fillérre tízszeres szükség volt. Akkoriban szenvedte az ország a háborúutáni legnagyobb munkanélküliséget, méltóságos és kegyelmes urak ajánlották és támogatták a munkanélküli munkásokat, hogy valami kis munkához juthassanak, sőt még ahhoz is protekció kellett, hogy valaki — ha mindjárt műegyetemi hallgató, vagy munkanélküli mérnök volt is — kisegítő hómunkás lehessen a fővárosban. Még halvány nyoma sem volt az új szociális világnak, amelyben a munkát és a munkást — úgy, mint manapság — megbecsülik. A Műegyetemi Sportrepülő Egyesület ifjúsági elnöke a »korszellemmel« is szembeszállt:

— A BL-gép eladása — mondotta egyik felszólalásában — nagy haladás az egyesület életében és bizonysága annak, hogy a magyar mérnök és a magyar szakmunkás együttműködése meg tudja teremteni a kor igényeinek megfelelő sportrepülőgépgyártást Magyarországon. Mindezt azonban nemcsak szóval kell hangsúlyozni. A gép építése jórészt a munkások érdeme. Becsüljük meg munkásaink munkáját azzal, hogy a gépen végzett munka arányában külön pénzjutalommal tüntessük ki őket.

Az akkori jegyzőkönyvek tanuskodása szerint vitéz Horthy István inditványát egyhangúlag elfogadták és a rendelkezésre álló szerény anyagi keretek között megjutalmazták a gépet építő munkásokat. Egymásután születtek közben a kormányzathoz intézett memorandumok és beadványok, szorgalmazójuk az ifjúsági elnök volt, aki nap, mint nap szaladgált, tárgyalt, meggyőzött a minisztériumokban, a fővárosnál minden illetékes tényezőt a magyar sportrepülés fontosságáról. Nem hagyott egy perc pihenőt sem számukra, közbenjárása nyomán egyre több fórumon döntöttek kedvezően és utánjárásának eredményeiről ilyen feljegyzések maradtak:

»Bejelenti, hogy Pest vármegye alispánja értesítést küldött 800 P segély átutalásáról«.

»Bejelenti, hogy a m. kir. népjóléti minisztérium újból 4000 P tanulmányi diáksegélyt utalt ki«.

A magyar sportrepülés újjászervezésében és életreindításában teljesített munkájának első elismerése az volt, hogy amikor a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület pilótajelvényeket készíttetett, a jelvényekről hozott határozatában így döntött:

— Az elsőszámú jelvényt vitéz ifj. Horthy István úr kapja meg.

1928. júniusában ifj. Horthy Istvánnak amerikai tanulmányútjára kellett készülnie.

— Édesatyám kívánságára — mondotta — meg kell kezdenem a műhelygyakorlatot. Reggeltől-estig munkásként kell dolgoznom, bármennyire szeretném is, most már nem foglalkozhatom a dolgok vezetésével.

1928. július 16-án vette tudomásul az egyesület hivatalosan vitéz ifj. Horthy István távozását. A választmányi gyűlés jegyzőkönyvében a következőket olvassuk:

»Bresztorvszky Domokos elnök bejelenti, hogy ifj. vitéz Horthy István másirányú nagy lekötöttsége és elfoglaltsága miatt az ifjúsági elnöki tisztségről lemond. A választmány sajnálattal veszi tudomásul és ifj. vitéz Horthy Istvánt az egyesületi életben végzett nagyértékű és önzetlen munkássága elismeréseül örökös tiszteletbeli tagul választja.

...Néhány nap mulva a műegyetemi sportrepülők ünnepi küldöttsége tisztelgett vitéz Horthy Istvánnál és — mint bajtársak szokták — a bajtársi együttműködés maradandó emlékéül átnyujtották neki az egyesület szerény emléktárgyát, egy ezüst cigarettatárcát, amelyen bevésve örökitették meg vitéz Horthy István ifjúsági elnökségét. Vitéz Horthy István Kormányzóhelyettes Urunk ma is őrzi munkás ifjúságának egyik legkedvesebb emlékét.

RACZKÓ LAJOS


Vitéz Horthy István beszél.


Olasz zuhanóbombázók Észak-Afrika egyik repülőterén.

LÉGIHÁBORÚ

1942 február 11—25-ig

Az utolsó téli hónap beszámolójánál az ember önkéntelenül is hálát ad az Úristennek, hogy mindazok a fenyegetések és vészes ígéretek, amit a túlsó oldalról november vége óta pergőtüzként ontottak a front és hátország megingatására, kudarcba fulladtak. Az európai hadihelyzet keleten csak lényegtelen területi változásokat hozott az oroszok javára, ami azonban rengeteg emberbe, hadianyagba és kereken 1200 szovjetrepülőgép elvesztésébe került. A nagyhangon megindított líbiai offenzívából is három hónap leforgása alatt szomorú defenzíva lett, súlyos tengeri, légi és harckocsi veszteségek után. A német-angol légiháború a beígért légierődök százainak bevetése helyett angol részről úgylátszik a nyári gépveszteségek el nem tüntethető következményei miatt harmadrendű fontosságú harccselekménnyé laposodott.

Az Atlanti-nak nevezett tengeri és légiháború, eltolódva Amerika partjai felé, sorozatos német sikereket eredményezett és egy hónap alatt 550.000 tonna, főleg nehezen pótolható tartályhajótér elsülylyesztését érte el.

Távolkeleten pedig megváltozott az egész ottani világkép és a brit Szingapurból japán Sonanko lett. Tengeri és légi hadászati szempontból a távolkeletet és középkeletet, a Csendes-óceánt az Indiai-óceántól Japán győzelmes csapatai elválasztották. Repülői pedig Ausztrália ellen megkezdték megsemmisítő bombatámadásaikat.

A világháború tehát valamennyi földrészre átcsapott, mert a német tengeralattjárók megjelenése miatt Amerika keleti partjai mentén a partvédelmi és parti hajózási óvóintézkedéseknek, sőt az elsötétítéseknek egész sorát léptette életbe.

*

A harcban álló világ angolszász vezetői éppen a legutóbbi napokban nyilatkoztak. Roosevelt és Churchill beszédei csak a végső győzelmet ígérik meg egy távoli időpontban. Addig minden félelmetes tengelyerő fel fog morzsolódni és az utolsó csatában állnának győztesen a porondra amerikai és angol csapatok. Addig azonban még súlyos csapások vannak hátra, amiket el kell viselni. Az amerikai arzenál ontani fogja a hadianyagot, bolseviki, kínai és indiai segédnépekből — vagy hétszázmillió emberből — óriási hadseregeket is lehet szervezni és ezekkel a győzelem biztos az anyagi és számbeli fölény miatt, ezt ki lehet számítani, mint üzletnél a haszonkulcsot.

Közben agyondícsérik a Szovjetet és a csungkingi kínai kormányt, megállapítják, hogy Japánt a hajótérprobléma fogja lefékezni, igaz, hogy az egymástól távoleső hadszínterek miatt nekik is a szállítással van a legnagyobb bajuk. A legvigasztalanabb jelenről úgy fordítják el a figyelmet, hogy már az általuk megnyerendő nagy háborúnak végén bekövetkező világbékehelyzetet, az egymás mellett szabadon élő kis és nagy nemzetek boldog sorsát festik a falra. Minthogy az európai népekre vonatkozólag ezt az új aranykort a Szovjet garantálná, némi eltérés mutatkozik az új európai rendről kialakult vélemények körül.

A katonák teljesen a tavaszi hadiesemények előkészítésével vannak a tengely részéről elfoglalva. A két beszéd csak megerősíti őket abban, *hogy az angolszász államok helyzete kritikus,* a közvélemény nincs eléggé meggyőződve a háború szükségességéről Amerikában és a kezdeti veszteségek nagyon fájnak. A Szovjet még nagy erőt jelent, de a felszereléssel ott bajok lesznek rövidesen. Európát a nyugati parton végig megerősítve, kelet felé lehet fordulni az erők zömével. A nyugati védő és keleti támadó front között a termelő és dolgozó Európa fogja megteremteni a katonák harcának és az otthon kitartásának előfeltételeit. Az önellátásra berendezett Európa szempontjából ez a frontmögötti munka egyenértékű a harctéri küzdelemmel. A kollektív európai termelés Ukrajnával feljavított idei eredményétől függ sok minden, ellenfeleink európaellenes blokádjára a döntő választ idén kell megadni.

Nem a szorosan vett háborús eseményekhez tartozik a bolsevizmus térhódítása fölött Angliában, ahol kétszeri kormányváltozás után, amikor is a hadügy- és légügyi ipari minisztereket is kicserélték, fontos tárcát kapott Sztalin barátja, Sir Cripps volt moszkvai angol nagykövet. Az Európa keletén pusztulás előtt álló bolsevizmus Angliában fog feltámadni és tovább élni!

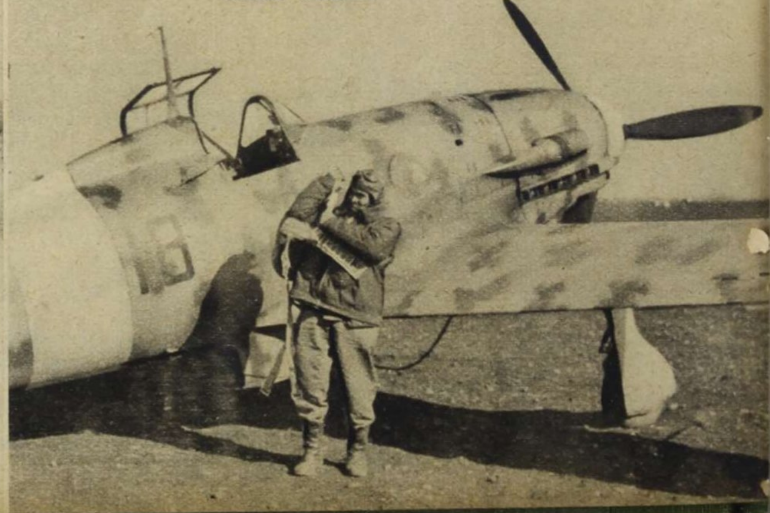
*

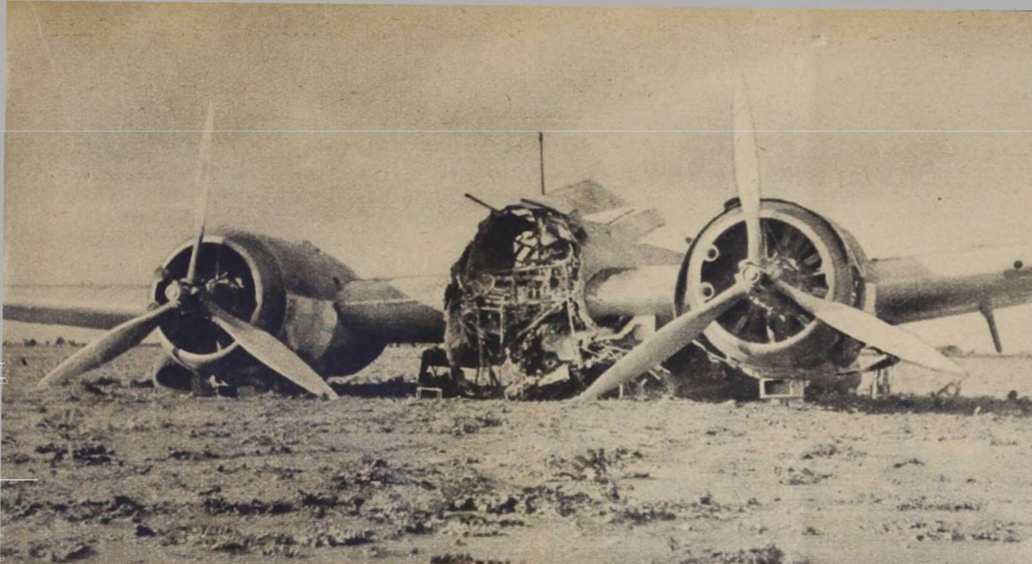
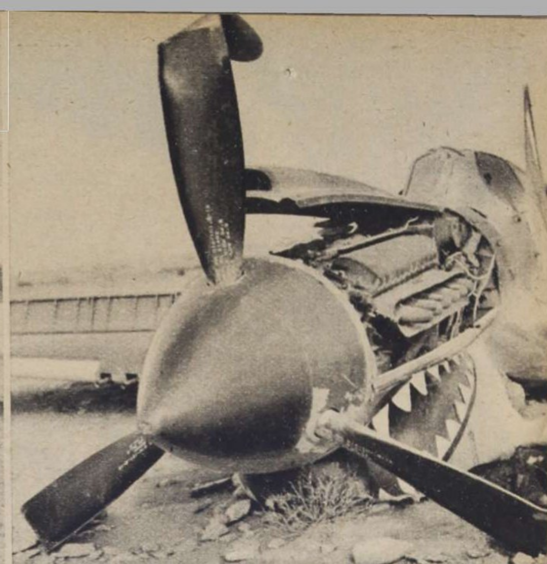
A szovjet fronton dúló harcok súlyosságáról a német összegező hadijelentés eléggé áttekintő képet fest. A szovjet

Német szállítógépek a szovjet fronton.



Olasz vadász.



Pusztulnak az angol gépek a kirenaikai arcvonalon.

hadsereg új támadása és a németek eredményes ellentámadása a Donec-kanyarban és a *Moszkva—Szmolenszk* közti térségben a legerősebb. A Szovjet ez utóbbi hadszíntereknél ejtőernyős csapatokkal is harcol, legtöbb ejtőernyősét azonban, mint partizánt, nem katonai egyenruhában veti be, kisebb egységekben. A szovjet erők nagyrésze bekerítve megsemmisült. Érdekes megjegyezni, hogy a német hadvezetőség viszont a szenpétervári körzetben a védelemben alkalmaz nagyobb ejtőernyős kötelékeket, hogy a korszerű védőharc sajátosságait is elsajátítsa ez a kifejezetten gyorstámadásra hivatott fegyvernem. Úgylátszik az ejtőernyősök alkalmazása a jövőben adott esetekben, áttörő vagy partraszálló nagyobb ellenséges erők ellen a halogató és védelmi harccal kiegészül. A repülőgéppel akár ezerkilométeres távolságokra azonnal bevethető ejtőernyős vadászalakulatok igen alkalmas tartalékok ellenséges támadások lereteszelésére, vagy távoli helyőrségek megerősítésére.

A német és szovjet légierők közti mérkőzés az év első hét hetében az erős német légifölényt igazolja. Tízszerannyi szovjetgép veszett el, mint német. A német légierő alakulatai az elmult két hét alatt főleg a földi csapatok harcát támogatták közvetlen akciókkal. A szovjet alakulatok bevetése is ezek kapcsán történt, ezért a sok légiharc. A német légierő a már említett kerek 1200 szovjet gépen kívül megsemmisített 8170 harc- és gépkocsit, továbbá egyéb járműveket, 60 mozdonyt, 43 teljes vasúti szerelvényt. A szovjet repülők vesztesége naponta több mint harminc gép, január eleje óta.

A nem csapatkörzetben levő légicélok közül ki kell emelni a sorozatos légitámadásokat a Murman-vasútra, a Donec mögötti vasútvonalakra és Szebasztopol és Kercs kikötőire.

A szovjet légierő amerikai és angol gépanyaggal való felszerelése folyik, de az nem látszik valószínűnek, hogy a megbukott angol légügyi miniszter által állított 9000, támogatásképpen szétosztott angol hadigép kétharmad része a Szovjetnek jutott volna.

*

A német-angol légiháború legjelentősebb eseménye a Brestből Helgolandba indult német csatahajókötelék február 13-i Dover-i áthaladásánál kialakult nagy légiütközet volt.

Az angol bombázók 12-i éjjeli Brest ellen végrehajtott eredménytelen támadása után elindult a Scharnhorst és Gneisenau csatahajó a Prinz Eugen cirkálóval és több kis egységgel. Az angol felderítőrepülők a hajóköteléket elég későn, akkor ismerték fel, mikor az már Le Havre magasságában haladt. A hajórajt Sperrle repülőtábornagy vadász- és rombolókötelékei kísérték és védték a hajók és a parti légvédelem ágyúival együtt, a riadóztatott angol harcirepülő alakulatokkal szemben. Szemtanuk szerint mintegy 200—300 bombázó és torpedóvető angol gép, 300 vadász védelme alatt támadt a hajókra. Minden támadás hiába volt. A bevetett alig 260 km gyors *Swordfish* típusú angol torpedóvető repülőgépek majdnem kétharmadrészben elpusztultak, a magasról vetett bombák pedig célt tévesztettek. Az erős német vadász és földi légvédelem negyvenhárom angol gépet lőtt le. A németek vesztesége 7 gép volt. A hajókötelék minden veszteség nélkül elérte célját. Német részről az esetleges angol hadihajókötelékek elleni támadásra készenlétbe helyezett bombázó alakulatok be sem lettek vetve, mégis volt idő, amikor 1200 repülőgép volt a csatorna felett, a vízszintről 10.000 méteres magasságig. A délutánra teljesen elromló időjárás, köd és eső a gépeket leszállásra kényszerítette. A német és angol repülőkötelékek harca bebizonyította, hogy az angol légierő még ilyen fontos eredményhez sem tud annyi repülőgépet összehozni, hogy a németekkel szemben fölényben lehessen. Ellenkezőleg elavult típusokat vet be, amelyek a siker minden esélye nélkül a hajók zárótüze miatt nagytávolságról dobták torpedóikat, amelyek kikerülése minden egyes esetben sikerült. A kis német hajóhadnak az erős német légikötelékek védelme alatt végrehajtott manővere a tengereken uralkodó Britanniát szinte nemzeti gyászba borította. Az emiatt és Szingapur eleste miatt bekövetkezett kormányválság elsősorban Moore-Brabazon repülőipari minisztert is, akit szovjet sem bírt. Utóda Llewellyn ezredes lett, akinek egy hajszállal sincs könnyebb helyzete elődjénél. Az angol légierő vesztesége a háború kezdete óta csak ellenség felett több mint nyolcezerötszáz gép.

Egyébként az angol-német repülővállalkozások száma az ellenfelek partvidékén nem haladta meg az idei alacsony átlagot.

*

A cyrenaikai harctéren *Gazala—Mechili* vonalán a támadás egyelőre áll, csak felderítő harcok folynak. A német és olasz légierő azonban igen erős tevékenységet fejt ki az angol utánpótlás, hajókaravánok és Máltasziget légi- és hajóhad támaszpontjai ellen. Egyik legnagyobb sikerét aratta a német-olasz repülőerő február 13. és 15-e között, amikor 20 hajóból álló karavánt sorozatos támadásokkal vissza-

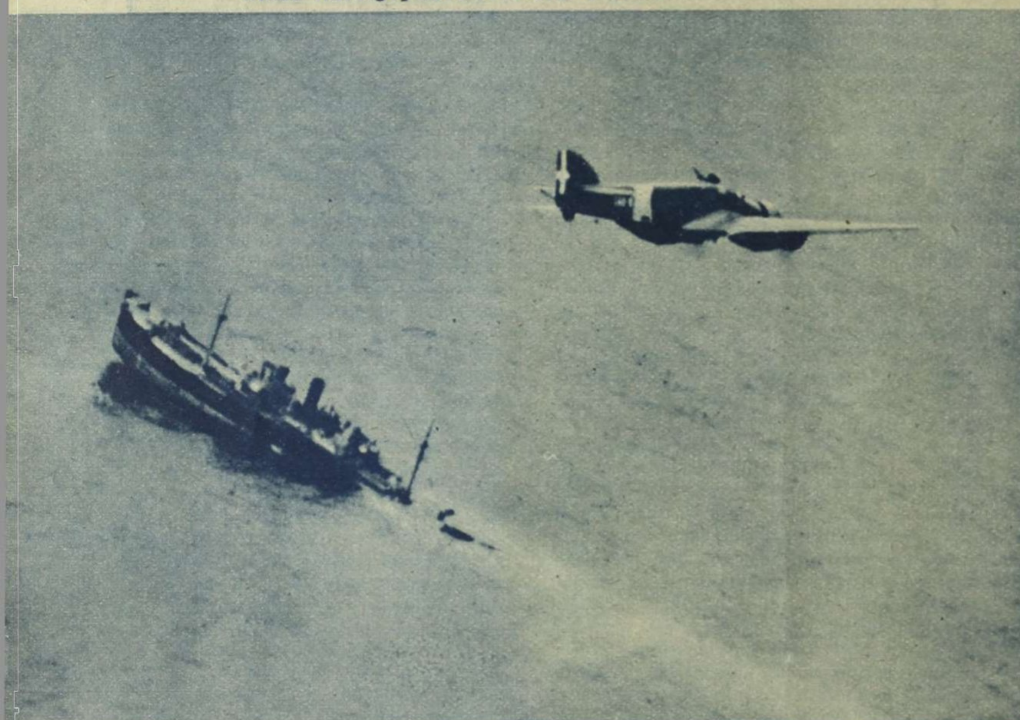


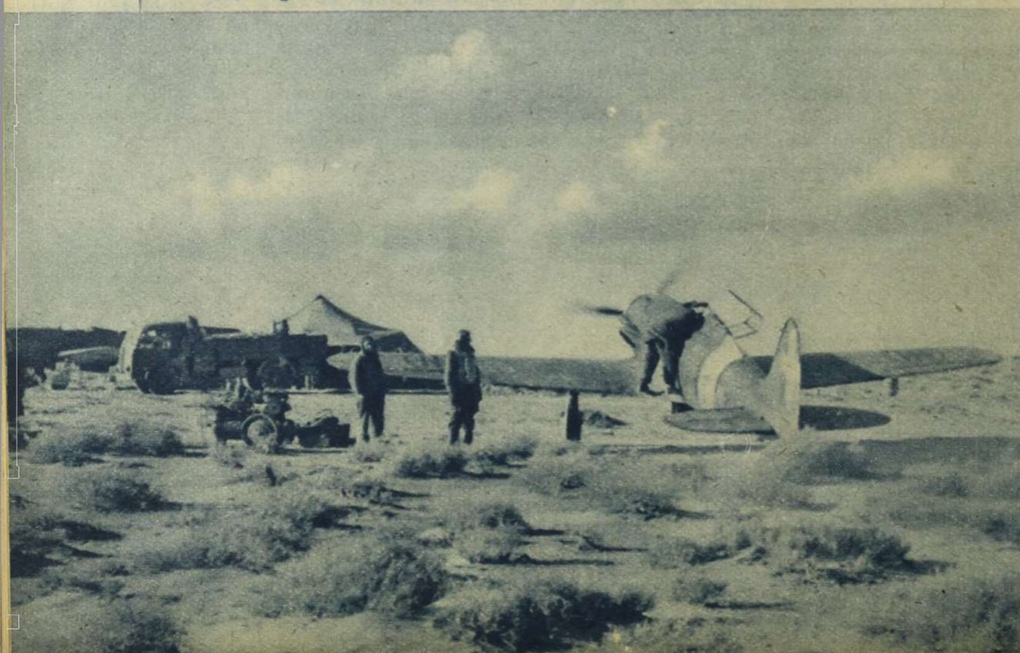
Angol harcigépet lőttek le az olaszok.



Torpedó szállítása.


Olasz harcigépek bevetésre várnak.


Jól végzett munka után a bombázó hazatér.


Bevetésre indul az afrikai vadász.

fordulásra kényszerített és a hajók felét elsüllyesztette vagy súlyosan megrongálta. Ez az Alexandriától nyugatra lejátszódott hadiesemény azt igazolja, hogy Anglia a Földközi-tengeren olyan komoly veszteségeket szenvedett az Ark Royal és Barham elsüllyesztése óta, ami az olasz flottát máris megszabadította a mult évi nehéz helyzetétől. A német és olasz légierő pedig rácsap minden ellenséges mégmozdulásra. Málta agoniájáról talán még korai beszélni, de a sorozatos légitámadások és a nagyobb utánpótlás kikapcsolása kritikus helyzetbe fogja hozni adott esetben Málta védőit.

*

Távolkeleten az elmult két hét újabb meglepő japán sikereket hozott. Február 16-án elesett Szingapur, miután a japán légierő minden erősítés beérkezését megakadályozta. Három kiváló repülőtér és két hidroplánkikötő jutott itt japán kézre és Anglia távolkeleti hatalmának jelképes kikötőerődje, a 72.000 főnyi angol, ausztráliai, kínai és hindu védőrséggel. Az erős repülőalakulatokkal megszállt Szingapur, azaz ma már Sonanko hadászati jelentőségét felesleges ismételni. Aki itt uralkodik, az az úr *Timortól* egész *Ceylon* szigetéig, Ausztráliától Indiáig.

A támadás most egyrészt a védelemre legerősebben berendezett *Jáva* szigete ellen indult meg, másrészt közeledik *Ausztrália* felé.

Jáván sorozatos légitámadások vannak Batávia, Soerebaja és Bandoen kikötői és repülőterei ellen. Közben folyik *Szumatra, Bali* megszállása, így Jávát két végénél a japánok teljesen megközelítették.

Ausztrália felé a Timor-i portugál gyarmat megszállásánál kb. ezer kilométeres távolságra jutottak a japánok. Port Darwin, É. Ausztrália legfontosabb hajóhad — és repülőtámaszpontja ellen a japán haditengerészet légiereje három hatalmas támadást intézett. A támadás az első komoly háborús figyelmeztetés az alig nyolcmilliós Ausztrália felé, amelyiknek soralakulatai súlyos veszteségeket szenvedtek Görögországban, Krétában, Cyrenaikán, Maláj félszigeten és Szingapurban. Most már készülhetnek saját otthonuk védelmére, amelyik békében élhetne ma is, ha Roosevelt nem feszíti túl a húrt tíz héttel ezelőtt.

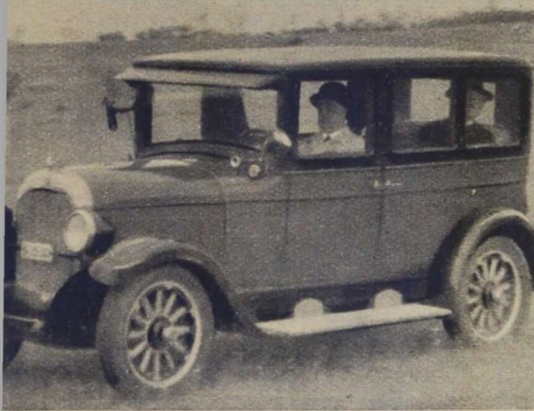
A Burma elleni támadás repülő szempontból a nehezebb Japán számára, mert ide tudnak az angolok leghamarabb repülőerőket összevonni. Ennek dacára a harcok itt is kedvezően folynak tovább és már Burma fővárosa, Rangoon bekerítés előtt áll: Csang-Kai-Sek indiai látogatása és tárgyalásai után hamarosan be is zárul a burmai út Kína felé és a sárga birodalom elszigetelése nyugat és délfelől befejezést nyer.

A Szovjet és Japán viszonyról és a Japán felé Alaszkán, az Aleuti és Kurili szigeteken át lehetséges USA fellépésről valószínűleg az időjárási helyzet miatt sincs semmi hír. Nem valószínű azonban, hogy az a még mozdulatlan front ne éledjen fel, hiszen Amerika a déli utakat mind elvesztette pár hét alatt és már csak ez maradt meg számára a Szovjet szövetséges és a Japán ellenfél felé.

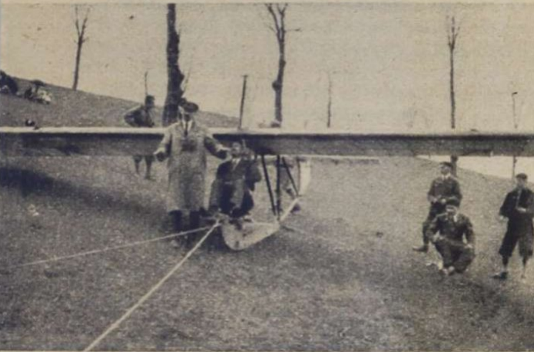
Bt.

JUBILÁL A CSERKÉSZLILIOM

BURCKHARDT A. L. GUSZTÁV



Az első gépkocsivontatást Csermely Karcsi bácsi végezte a Forddal (1932)

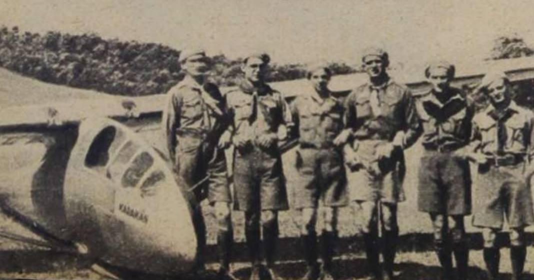


Vitéz Endre László alispán is repült (1933)



Megbeszélés a gödöllői előtábor »étkezdéjében« (Szemben Jánosy táborparancsnok)

Rotter Lajos a »Karakán« építőivel (1933)



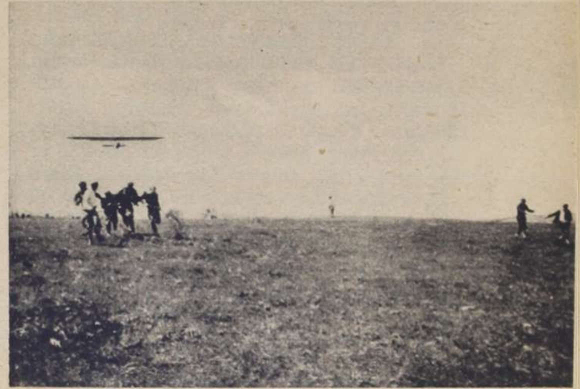
Munkásságának 11. évébe lépett idén a cserkészrepülés. Egy évtized áll mögötte, — derekas küzdelemben, úttörő munkában eltelt tíz esztendő. A Magyar Szárnyak, amely még »Ezermester« név alatt hűséges krónikása volt a liliomos cserkészek mindig jól végzett munkájának, visszalapoz az elmult idők tudósításaiba.

A 30-as évek elején, mikor a MOVE, *Petróczy* ezredes kezdeményezésére, *Bernard* Mátyás alezredes és vitéz *Hefty* Frigyes vezetése alatt megkezdte a vitorlázó repülés meghonosításának nehéz munkáját, a Cserkész Szövetség országos ügyésze, dr. *Zsembery* Gyula, a kitűnő turista és Lazarus Lajos titkár elhatározták, hogy bekapcsolódnak a motornélküli repülés mozgalmába, hogy nagyszerű szellemű cserkészifjainkat is szárnyra segítsék. A vízitelep csónaképítője, a lelkes Wickhardt Lajos megszerezte az akkor általánosan használt Zögling-típusú siklógép tervrajzait s csakhamar készen állott az első magyarországi építésű iskolagép váza, hogy bevonás után odakerüljön a MOVE-hangár madarai közé.

A befejezéshez szükséges pénz azonban csak nem teremtődött elő. A szeretettel készült géprészek hely hiányában egy tűzfalra kerültek. Nyáron a nap aszalta, ősszel a ködök áztatták, mire Zsemberyék kapcsolatot találtak a repülőkhöz, vitéz Hefty, akit a cserkészrepülés szervezésére kértek fel, már csak alapos átdolgozás után állíthatta munkába a gépet. De a kisszámú mecénások sorában ott volt már akkor leányfalvi *Lingel* János kormányfőtanácsos, az európai hírű bútorgyáros, aki az általa épített Zögling-sorozat első példányát a cserkészrepülésnek ajándékozta. És 1931 februárjában a MOVE farkashegyi terepén állott az »Apród« és a »Farkaskölyök«, hogy a *Tabódy* Tiborné által végzett keresztelő után levegőbe emelje a szárnyas liliomot.

A megindulásnál nem nyúlt feléjük segítő kéz, sem erkölcsi, sem anyagi támogatás. Ebben az időben a MOVE tanfolyamának díja fejenként 300 pengő volt, még ezzel is csak nehezen tudták a kezdetlegességében drága üzemet fenntartani. Hogy a cserkészfiúk mégis

A világ első motorkerékpár vontatása (Rotter—v. Hefty) 1932-ben



Vitéz Horthy István »magasstartja« a gödöllői Hangwind-dal (1932)



Az ilkamajori pajtában találtak otthont (1932)



Mikor a nagyágyúk még kezdők voltak (1932)

Dr. Zsembery és vitéz Hefty körül: Rajky, Szilas, Rotter, Rakitai, Török, Somkúti, Gaugusch, Thurzó, Szél, Sipos, Szabó, Udvardy, Láhocsinszky, Bogáti, Huszár, Felsmann Tamás és ifj. Hefty Frici

1932. Főméltóságú Kormányzó Urunk a gödöllői motornélküli bemutatón egy Zöglingbe ült



Kormányzói bemutató Gödöllőn



a Kormányzó-pár sátorában



mint boldogultak, annak csak vezetőjük lett volna megmondhatója, tény azonban az, hogy nem egészen két hónappal később megtörtént az első »A« vizsga s két hét leforgása alatt sorban vizsgáztak az első fokon: *Osváth Gyurka* (a »kajak-orsó« mestere), *Szilas Tibor, Kappal Herbert, Heszberger, Rajky Tibor, Bogáti, Sipos Szabó, Török Ödön, Thurzó Rezső, M. Kovács Jenő, Sipos Szabó Béla* és a többiek, sőt az év végén Szilas Tibor mint első csoportjában, a másodfokon is levizsgázott.

Az első év egyáltalán fölényes sikerrel zárult. A fiúk 644 felszállást végeztek s erre mindössze 0.9, tehát *nem is egészen 1% törés esett.* Ha tekintetbe vesszük a sziklás, köves farkashegyi terep abban az időben még egészen kezdetleges állapotát, az eredmény jogosan lepte meg a szakértőket. Még nagyobb meglepetés volt, hogy a MOVE és a kaposvári leventék (Sacaero) párharcának számított első nemzeti vitorlázó versenyen a cserkészek is indultak s ott Szilas Tibor második helyezést ért el.

A Farkashegy, amely a Mávaero csoportjával gyarapodva, lassan benépesült, nem adhatott többé otthont a cserkészmadaraknak, így új terep után kellett nézni. Hefty, aki időközben a kaposvári osztály vezetésével volt elfoglalva, most visszatért a cserkészrepülőkhöz, s *Rotter* Lajossal, a budai hegyvidék kitűnő ismerőjével terepkutatásokba kezdett. Rotter, aki Jánosyval együtt a Horánszky-utcai reál ismert csapatának, a 12. VIII. R-nek volt tagja, nagy lelkesedéssel csatlakozott a mozgalomhoz.

Pilisborosjenő lett a cserkészrepülés következő állomása s ezt az időt a »kalandozások korá«-nak nevezhetnénk. Mint Thonuzóba nomádjai, vándorolt a kis csoport fáradhatatlanul a budai hegyekben, hol itt, hol ott verték le a startszeget, hogy minden lejtőt kipróbáljanak. Itt találjuk már *Tardos* Bélát, de ott van a lelkes csoportban *Filótás* Lili, a rádió kedvelt bemondója is, aki együtt didereg áldozatos bajtársiasságban a cserkészekkel, hogy végül a solymári fal fensíkjának oldalában, első felszállására 16 mp-es pompás repüléssel örvendeztesse meg bajtársait.

A pilisborosjenői időszak kétségtelenül leghősibb fejezete a magyar vitorlázó repülésnek. Gépcipelések másfélkét kilométeres távolságra, gépek szerelése 15 fokos hidegben, tárolás váltogatva kocsiszínben és tánceremben, éjszakázás egymás testmelegében és topogás 16 órán keresztül félméteres hóban... ennyi lelkesedés és kitartás csak azokat hevítheti, akiknek egy-egy repülés az egésznapi robot jutalmául számított s örülték, ha másod-harmadüzemnaponként egyszer sorra kerülhettek.

A következő év tavaszán folytatódnak a terepkutatások. Rotter bemutatja egy szűkebb bizottságnak a Hármashatárhegyet. »Szent borzadállyal« tekint alá a bizottság az északkeleti lejtő szédítő meredélyén s hallgatja Rotter látnoki szavait: »ez az ország legkitűnőbb terepe, itt kell felépíteni a *magyar Rhönt*, a cserkészek otthonát!« De a terep tabu, a főváros fásít rajta s a csősz árgus szemekkel méregeti a tilosban járkáló társaságot. Hefty ekkor *Gyöngyösön* is kutat terep után s visszatérőben, Isaszeg határában messzehúzódó kopár lejtőt fedez fel. Pár héttel később már a *gödöllői Perőcz oldalban* dolgoznak a cserkészek. Otthonuk egyelőre csak szűk pajta, de a terep kiváló s most hatalmas munka indul meg.



A leleményesség pótolni igyekszik a hiányzó lejtők magasságát. Hefty kísérletezi a csigaáttételes, ú. n. magasindítást, amelynek segítségével nagyszerű »B« vizsgák esnek a lankás terepen. A gödöllői kastélyban nyaraló vitéz *Horthy* István is kilátogat a terepre. Érdeklődéssel figyeli a cserkészek munkáját. Miután a MOVE farkashegyi telepén még júniusban 12 perces vitorlázással letette a harmadfokú »C« vizsgát, mint vérbeli repülő különös örömét találta abban, hogy minden elérhető géppel repüljön. A cserkészrepülők ezekben a hónapokban a borított törzsű »Dongó« mellé beállították az itthon épült »Hangwind«-fajtájú könnyű vitorlázó gépet, vitéz Horthy István mindkettőt kipróbálja, sőt a teljesség kedvéért csigaáttételes, ú. n. »magasindítást« is végez. Látogatását néhányszor megismétli és látható örömmel foglalkozik a cserkészekkel, akiknek életében már korábban mint cserkésztiszt, maga is tevékeny részt vett.

Rotter és Hefty további megoldásokon törik fejüket. Miután semmit sem sikerült megtudni a Kronfeld által első ízben kipróbált autóvontatás módjáról, Rotter olyasmire vállalkozik, amit előtte senki sem hajtott végre, 500 kcm-es FN-gyártmányú *motorkerékpárjával vontatásba veszi* a Zöglinget, mely Hefty vezetése mellett levegőbe is kerül s 150 méteres kötél segítségével 80 méteres magasságot ér el. A nagy lelkesedést keltett kísérletet most már nyomon követte idősebb *Csermely* Károly vezetésében az autós vontatás. Hefty sajátkészítésű kioldóját köti a Zögling kampójába s a Csermely-féle Ford igénybevételével, sorozatos repülések keretében kísérletezi ki a vontatás módszerét.

De a cserkészek munkája itt sem áll meg. A Cserkész Szövetség a IV. világjamboreera készül. Hefty nemzetközi cserkészrepülő találkozó megtartását javasolja. A szövetség most már felfigyel álhatatos csoportjának munkájára s támogatást biztosít. A szárnyas liliom hivatalosan is felkerül a khaki svájci sapkákra s a fiúk »jamboree előtáborba« szállnak Gödöllőre. A Légügyi Hivatal élén ekkor dr. vitéz *Rákosy* György tábornok áll, aki teljes megértéssel bocsát sátorhangárokat a tábor rendelkezésére. A gépállomány megszaporodik, a vizitelep repülőcserkészei részére Gyöngyösön vizisiklógép épül s a *Jánosy* István parancsnoksága alatt álló előtábor elhatározza egy bemutatónap megrendezését.

Rövid hetek munkája után minden készen áll. A Kormányzó Úr megelégedett pillantással lép el a feszes vigyázzban álló, repülőegyenruhás cserkészek előtt, majd derűsen szemléli az elsőízben bemutatásra került páros repülé-

Kronfeld a jamboreen (1933)



A főcserkész a jamboreen (Bisits szds—gr. Teleki Pál—Baden Powell tábornok—Almásy László.





A Hármashatárhegy »öregjei« (Rotter—Rakitai—Hefty—Török —Hosszú—Bogáti—Szilas)

seket. Szünetben maga is beül a Zöglingbe s elmagyaráztatja a siklógép szerkezetét. »Szédülésre hajlamos embernek nem ajánlatos ez a lepke, de a kilátás kifogástalan — jegyzi meg a Kormányzó mosolyogva. Ezután Heftyt Gödöllő főbírája, vitéz Endre László (aki maga is beállt a növendékek sorába), vontatja fel Fordjával 180 méter magasra, ahol a Zögling gyors csigavonalban 8 és fél fordulatos csavarral ér földet. Rotter zuhanórepülésből végzett bukómerülése adott a nagysikerű napnak méltó befejezést.

Közeledik a jamboree ideje. Az első nemzetközi repülőtalálkozó vezéréül sikerül vitéz Horthy Istvánt megnyerni, aki a repülés iránti szeretetében vállalja a terhes és felelősségteljes feladatot. Mint a MÁVAG hatalmas üzemének főmérnöke, alig szakíthat időt, mégis ott van mindenütt, ahol a szervező munkálatok során személyes intézkedésével előbbre viheti az ügyet. Tárgyal, oktat, irányít, tanácsot ad s nemsokára megjelenik a tábor szervezetéről kiadott utasítása, mely gazdag műsort is biztosított a közönség szórakoztatására.

Augusztusban lezajlik a nagy érdeklődéssel várt világtalálkozó. A jamboree repülőtáborban hajnaltól késő estig folyik a munka. A táborparancsnok helyettese *Bisits* Tibor százados, az emlékezetes Földközi tenger körüli repülőút egyik résztvevője, a sportrepülés akkori vezetője, aki a viszonylag kisméretű és még hepe-hupás repülőtéren lezajló nagyarányú üzemvezetésnek nehéz munkáját végzi. Segítőtársai Magjerek és Bereczky főhadnagyok, akik a világ minden részéből összesereglett, százféle nemzetiségű és fajú cserkészek repülni vágyó tömegét segítik át a légi keresztségen. Közel 800 felszállás zajlik le, amelyek során vitéz Horthy István is végez néhány bravúros leszállást a Perőclejtő alján. Jánosy István cserkészparancsnok, az afrikakutató *Almásy* László, vitéz Hefty és Rotter Lajos egymással versengve fáradoznak a repülőtábor sikere érdekében.

Míg a motoros gépek a jamboreeposta szállítását, a futárszolgálatot és az utasrepültetéseket végzik, a lejtőkön Almásy Szahara-Fordjának vontatásában Hefty cserkészei, lengyel és osztrák vitorlázórepülők, a bemutatótér felett pedig *Bánhidy* Antal Gerléje ejtik bámulatba a nézőket. Soproni, ózdi, miskolci cserkészrepülők, Uhlyarik Titusz és Tardos Béla vezetésével modelezők tarkítják a tábort. De a lapok nagy



Első indítás a tetőről, (még áll a fatorony)



Dr. vitéz Rákosy tábornok beszédet mond

eseménye Rotter Lajos nagyszerű szereplése az általa szerkesztett és a jamboreera elkészült Karakán-nal. A kitűnő érzékű pilóta itt csillogtatta meg igazán tudását, mikor a már több versenyen szerepelt, komoly lengyel ellen-



vitéz Horthy István avató beszédet mond a pilótaotthon előtt (1940)

feleivel szemben, egymásután szerzi meg hazájának a távolsági, magassági, majd újra a távolsági csúcseredmények dicsőségét s ezekkel a nagysikerű repülésekkel egyúttal hosszú időn át megdönthetetlen teljesítményeket ért el. Rotter szereplése adott a magyar repülésnek olyan lendületet, hogy át tudta hidalni az évek során át mutatkozott



Hangáravatás a Hármashatárhegyen 1940-ben. (Ulbrich Hugó—gr. Teleki Pál—Kemény Sándor—monori Kovács Jenő)



Georgii professzor a hegyen (1935). (mellette Rubik Ernő)

nehézségeket s a cserkészrepülés nem várt fellendülését jelentette.

A sikerek hatása alatt gróf *Teleki* Pál tb. főcserkész, kormánybiztos, megszerezte a Légügyi Hivatalnak a jamboreetáborban állott fahangárjait, *Kovácsházy* tanácsnok útján kieszközölte a főváros vonatkozó engedélyét és elrendelte a hangároknak a Hármashatárhegyen való felállítását, amit dr. vitéz Rákosy György tábornok sok megértéssel támogatott. *Hosszú* István tábori pilóta, a cserkészek kitűnő hangármesterének irányításával és a cserkészek közreműködésével 1933. telén, fagyban, hófúvásban épült fel a cserkészek első otthona, amelyet lelkes szavak kíséretében Rákosy tábornok avatott fel.

A Hármashatárheggyel új fejezet nyílott a magyar sportrepülés történetében. A nagyszerű terep mágnesként vonzotta a vitorlázórepülők egyre szaporodó csapatát, — előbb a műegyetemiek csatlakoznak a cserkészek munkájához, majd a rómaifürdői MOVE s a Tudományegyetemi Sportrepülők találnak otthont a hegyen.

Heftyt a Hármashatárhegy mellett a síkvidéki repülés lehetőségeinek kérdése foglalkoztatja. Helyét Stef Tibornak adja át, maga pedig *Icarus* iskola néven Csermely Károly társaságában Gödöllőn csörlőiskolát állít fel. A Hármashatárhegy lelke most *Rotter* Lajos, akinek széleskörű tudása egyre nagyobb terepen érvényesül. Berlinben előadást tart a hármashatárhegyi terep ismertetésével, ennek hatása alatt *Georgii* professzor elhatározza, hogy a legközelebbi Istus-ülést s a vele kapcsolatos repülőversenyt Budapesten tartják meg. Ugyanakkor meghívást kaptak a lengyel cserkészrepülők is, akiknek látogatása felfedi a hegyen lévő tárolási eszközök elégtelenségét. Ezért a cserkészhangár kibővítése mellett, a Magyar Aero Szövetség is új hangárt emeltetett, amihez a kultuszkormány is hozzájárult azzal, hogy a hangárban cserkészgépek is tárolhatók legyenek.

Az ülés tagjai nagy elragadtatással nyilatkoztak a Hármashatárhegy szépségéről s teljesítményrepülésekre való alkalmasságáról. Wolf *Hirth*, a németek nagy repülőmestere egyik könyvében a világ legjobb terepei egyikének nevezi a Hármashatárhegyet, Georgii professzor pedig kijelentette, hogy az általa eddig ismert terepek három legjobbjának egyike a mienk. S hogy ezek az állítások gyakorlatban is igazolást nyerjenek, Rotter Lajos 24 óra 14 perces időtartam-

A Karakán a Hármashatárhegy felett vitorlázik



Vitéz Horthy István a magyar sportrepülés vezetői élén a Hármashatárhegyen

repüléssel nemcsak országos csúcsot, de nemzetközi viszonylatban is *második helyezést* ért el, amivel az egész világ előtt újbóli becsülést szerzett a magyar névnek.

Vitéz Horthy István, most már, mint a MÁVAG vezérigazgatója, »A hegyre« is fellátogat. Megérzi a vitorlázórepülés nevelőerejének fontosságát s fokozott munkára sarkalja a cserkészeket. Mint a 13. Ezermester cserkészek vezetője, megértéssel kíséri a csapat munkáját. Gyakran maga viszi ki a kis csapatot az iskolázás helyére s oktatja őket. Bőkezű hozzájárulásával épülnek meg a fejlődést biztosító, nagyobbteljesítményű vitorlázógépek.

Míg a hegytetőn a haladók mutatták be fejlődő tudásukat, a Hármashatárhegy tövében elterülő Vöröskővár oldalában egyre növekvő arányú cserkészkiképzés folyik. Kezdetben két-három csoport dolgozik az iskolalejtőkön, majd fokozatosan benépesül a völgy minden pontja. A *Gamma* és *Pamutipar* repülőosztályának cserkészei, az Ezermesterek és a *Danuvia* csoportjai kapcsolódnak be a munkába s hovatovább gépszélességnyi távolságban helyezkednek el, hogy a kiképzésre várók hatalmas tömegét felszálláshoz juttassák.

Az egyre szaporodó gépállományt a meglévő hangárok már nem képesek befogadni, újabb gépszínek emelkednek, e mellett a cserkészrepülők, már hosszabb idő óta tevékeny elnöke *Ulbrich* Hugó, aki már a jamboree építkezéseit is vezette, egy pilótaotthon létesítése érdekében fáradozik. A szövetség, az érdekelt közületek és a kormányzat támogatásával, a hegy tetején, a legszebb környezetben fel is is épül a vitéz *Felszeghy István* cserkészpilóta által tervezett ízléses és kényelmes otthon, amelyet a Cserkészrepülők a közélet és a hadsereg kiválóságainak jelenlétében avatnak fel. Az új otthont *vitéz Horthy István*, a MÁV elnöke, a Cserkészrepülők megértő pártfogójának magasszárnyalású avató beszéde adja át 1940 márciusában a köznek. Kérte a repülőifjúságot, hogy becsülje meg az új repülő-otthont, amely a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap áldozatkészségét és a Cserkészrepülők kitartó fáradozását dícséri. Ezzel a nagybányai vitéz Horthy István központi vitorlázótelepen épült Pilóta Otthon repülőéletünknek valóban központjává lett.

A Hármashatárhegy immáron sorozatos események színhelye. Nem sokkal az avatás után gépkeresztelőre gyülik össze a repülés vezetőinek és híveinek hatalmas tábora, a cserkészek 3 új gépet adnak át rendeltetésének. A Cserkész, Sirály és Táltos teljesítmény vitorlázógépek teljessé teszik a gépállományt, amely a házi építésű siklógépekkel együtt, a hegyen működő csoportok legerősebbje lett.

A cserkészrepülők voltak később az elsők, akik v. Barna K. szds.-nak lapunk hasábjain tett kezdeményezésére gépeiket ünnepélyesen a repülés Védőszentje, a Borostyános Szűz oltalmába ajánlották.

Jogos megelégedéssel és a jól végzett munka tudatával tekinthet vissza a cserkészrepülés az elmult évtizedre, az a közel 40.000 felszállás, amelynek során több mint 1500 órát töltöttek a levegőben, az ifjak százait segítette szárnyra s nem egy szerzett már Hazájának a frontokon is becsületet. Soraikból kerültek ki a motornélküli repülés mai vezetőinek és az élrepülőknek nagy része, ugyanígy oktatói s jelenlegi repülésvezetője, *Kemény Sándor* vezetőoktató is.

Érdemeik hosszú sorozatának kiemelkedő állomásai a terepkutatások, a Hármashatárhegy felfedezése, az indítási módok kikísérletezése, a vontatásos rendszer bevezetése, az első teljesítménygép megalkotása és világviszonylatban is értékes csúcseredmények felállítása, *nemzetközi kapcsolatok létesítése*, a repülőközpont megalapozása, a hazai repülés iránti bizalom megszilárdítása, mind olyan tényezők, amelyek a sportrepülés irányítóinak elismerését és a cserkészrepülés további fejlődésének sorsát hivatottak biztosítani.

Szívből kívánunk a Cserkészrepülőknek további »*Jó munkát és Jó repülést!*«


RBV
D-ERBV
D-E

REPÜLŐHŐSÖK MESÉLNEK

— Még várnunk kell egy ideig — jelentette ki a Condor parancsnoka, miközben úszómellénye felöltésével bajlódott —, fél óra mulva indulhatunk.

A késő őszi hajnali derengés csontigható nyirkos levegőjében ködfoszlányok kergetik egymást. A félhomályból pihenő ősvilági szörnyként bontakoznak ki a bombázók körvonalai. Harsány dörejekkel és a kipuffogókon ki-kicsapó lángnyelvekkel meginduló motorok hangja tölti be az egész repülőteret.

Van még időnk, hogy lábainkat kissé kinyujtogassuk. Sétálunk gépünk körül és dohányozunk, többet mint máskor, hiszen az előttünk álló hosszú útra kis nikotinkészletet kell felhalmoznunk szervezetünkben. Nálunk, távolbombázóknál összekerült az egész társaság, akinek csak valami szerepe volt a háborúelőtti menetrendszerű vagy északi távrepülésekben. Mint most sétaközben kiderült, parancsnokommal — anélkül, hogy ismertük volna egymást — három évvel ezelőtt New-Yorkban ugyanannak a szállónak lakói voltunk, később pedig Tokióban ugyanazt a birkózóversenyt néztük végig.

Összefüggő, áttetsző fátyolként borítja a köd a repülőteret. Elfoglaltuk helyünket a gépben és most valaki kívülről tompa csattanással ránkcsukja az ajtót. Szerelőnk helyükre húzza a vezetőfülke eddig nyitott üvegtábláit, miközben imbolyogva a felszállójelhez gördülünk. Gázt kapnak a motorok. Az óriási madár gyengén megrázkódik, majd hatalmas terhével mind gyorsabb irambau fut a repülőtéren. Az emberi észnek ez a csodás alkotása nehezen engedelmeskedik ura és parancsolója, az alig 30 éves parancsnok karcsú ujjainak. Mint csökönyös paripa, hol jobbra, hol balra igyekszik kitörni a megszabott irányból. De a jobb és bal motorok, melyeknek gáz-karjain a parancsnok jobbja nyugszik, készségesen állnak az ember rendelkezésére és a gép, miközben sebessége egyre növekszik, megtartja pályáját. A futómű elválik a talajtól s az emelkedő bombázó ikerkerekei egymásután tünnek el a belső motorgondolák zárólemezei mögött. A felszálláskor teljes gázzal bőgő motorok hangja most egyenletes zúgássá csökkent. Nagy kanyarral hátatfordítunk a felkelő napnak és irányt veszünk nyugat felé, ahol még szürkeség borítja a látóhatárt.

Ebben a gépben a szó legszorosabb értelmében sétálni lehet. A maroknyi személyzet, mely hétről-hétre ismételten megbirkózik az Atlanti-óceán légterének nehézségeivel, már mindenütt helyén van. Most már olyan a bombázó belseje, mintha teljesen üres volna. Messze hátul, a törzs végében a hátsó lövész ejtőernyőjének fehér hevederei világítanak; a második távirász befészkelte magát műszerei közé; a szerelőt pedig egy nagy üzemanyagtartály takarja el. Lemegyek a keskeny, néhány fokból álló lépcsőn, mely a vezetőfülkét a törzs többi részével összeköti és sorra látogatom a különböző helyeken tartózkodó bajtársakat.

Lassan elmarad mögöttünk a tajtékzó hullámok ostromolta part, s alattunk a tenger, a gyönyörű, az óriási és kiszámíthatatlan Atlanti-óceán. Lehető legalacsonyabban repülünk a fehértarajú kék hullámok felett, melyekben itt-ott delfinek játszadoznak. Jobbra előttünk két halászgőzös. Barát vagy ellenség? Nem lehet tudni. Számolnunk kell az utóbbival és azzal, hogy menetirányunkat elárulják felsőbb parancsnokságuknak. Ez azonban nem változtat a tényeken, el fogjuk érni kiszemelt célunkat, a messze künn az óceánon haladó brit hajókaravánt.

Utunk harmadik órájában esős övezetbe kerülünk bele. Tenger és égbolt egyetlen, körvonalnélküli szürkés-fekete felhővé olvad össze. Még alacsonyabbra megyünk. A szürke hullámhegyekről fehér tajtékot ragad el a dühöngő szélvihar. Condorunkra ez az idő még nincs különösebb hatással és így irányt sem szándékozunk változtatni. Ennek következtében még jobban belekerülünk a »levesbe«. Vízszintes csíkokban patakzik a zuhogó eső a vezetőfülke üvegezésén. Csak műszerek után, vakon repülünk tovább.

Nemsokára újból kivilágosodik. Elhagytuk az esőtől terhes felhőket és verőfényes időben folytatjuk utunkat. A szél azonban még az erős napsütés mellett is változatlan hevességgel fúj.

Első távirászunk térképasztala mellől állandóan ellenőrzi gépünk helyzetét. Mint egy hajó navigátora, térkép, szextáns, rádió, körző és derékszögű háromszög segítségével dolgozunk. Csakhogy a mi »hajónk« harmincszor gyorsabban halad, mint egy kereskedelmi gőzös s ezért a bombázó mindenkori helyzetének megállapítása sokkal nagyobb gondot okoz és pontosságot kíván.

A törzs közepén áll a minden földi jóval teletömött jókora élelmiszeres láda. Nagy termoszokban kávé és elkészített meleg étel, gyümölcs, ásványvíz van benne, ezenkívül a személyzet minden egyes tagja számára egy tekintélyes nagyságú papírzacskó, szakadásig megtömve szendviccsel, keksszel, csokoládéval, dióval, mazsolával és még tudja a jó ég mivel.

Már hatodik órája vagyunk úton, vajjon megtaláljuk-e a hajókaravánt? A felhőzet ismét megsűrűsödött, de nem gátolja a látást. Egy órán belül célunk előrelátható helye felett kell lennünk. A kemény, sok éberséget megkövetelő szolgálat mellett az időjárás és a változatosan mozgékony felületű tenger gondoskodik szórakoztatásunkról. Így repülünk már jó ideje egymást követő esőöveken át, szélviharban, majd verőfényes napsütésben — melyet ismét beboruló égbolt vált fel — a rövidhullámú rádiókészülék jelenti egyedüli kapcsolatunkat a távoli partokkal.

Irányt változtatunk, néhány fokkal délnek. Most, mivel a hajókaravàn közelébe értünk, parancsnokom hátravezényel a törzs oldalsó géppuskái mellé. Mint egy áramütés szalad végig a gép távbeszélő hálózatán a kiáltás:

— Füstzászló!

— Hol? Merre? — kérdezzük összevissza. A kérdések zűrzavarában egyikünk sem érti meg a másikat.

— Arra, 240 fok!

Csakugyan félbalra előttünk a látóhatár szélén apró füstzászló látszik. Ez legyen a jelzett hajókaraván? Talán csak magányos vándor a nagy óceánon. Közelebb nyomulunk. Most már két, sőt három füstzászló nyujtózkodik a távolban. Mindig több és több hajó tűnik fel. Vonul a díszes gyülekezet, hosszú tömött sorokban, mint a jólnevelt zárdanövendékek. Vannak vagy harmincan. A felhők közt maradunk, nem akarjuk, hogy idő előtt észrevegyék gépünket. Hogyan is mondta tanárunk a lövészképző iskolában: a meglepetés a támadás elengedhetetlen fontosságú tényezője. Híven követjük ezt az elvet. Szemügyre vesszük a társaságot, mielőtt megtámadnók.

És most jön a meglepetés. Már az előbb észrevettük, hogy egy nagyobb cirkáló és két romboló oltalma alatt úszkál a ködös Albion felé a hajókaraván, de most az egyik felhőtorony alól valami különös nagy árnyék bujik ki és terpeszkedik odalent fontossága tudatában. Ez anyahajó!

— Jól benne vagyunk a pácban — közvetíti egyikünk önfeledt, de az igazságtól egyáltalán nem messzejáró kijelentését a fejhallgató. Az anyahajón bizonyára fürge vadászocskák vannak, melyek ha elcsípnek bennünket, jól helybenhagyják bárkánkat. Gyerünk csak vissza a jótékony felhő palástja mögé! Milyen fagyosan és ellenségesen csillognak most odalent az ólmos szürke hullámok.

Elmaradunk vagy tíz kilométernyire a hajócsoport mögött. Az anyahajó mint egy juhászkutya, bőszen a nyáj élére csörtet. Közénk és a hajók közé kerül. Szabad szemmel is láthatók a hajó orrán széthasadó hatalmas hullámok. Hirtelen robbanófelhők jelennek meg a hajók fölött. A felfegyverkezett egységek zárótüzet lőnek. Ez azonban nem nekünk szól, hanem valószínűleg bajtársaink támadnak ott elől. A három oszlopban elrendezett hajókíséret élén haladó légvédelmi cirkálót teljesen elborítja a lövegek füstje, melyben szakadatlanul villognak a torkolattüzek lángjai. Beleszólnak a hangversenybe a bal- és jobboldalt futó rombolók ágyúi is.

Szemlélődő álláspontra helyezkedve lessük a következményeket. Néhány perc mulva délután négy óra. Az utánunk jövők számára közöljük támpontunkkal a hajók nagyságát, számát, helyzetét és menetirányát. Lefojtott motorokkal húz el a Condor a hajók fölött. Már kiemeltem az oldalsó két ablakot, hogy a helyükre billentett géppuskákat tüzelésre kész állapotba hozhassam. Az időközben a társaság elejére érkezett anyahajó közelében megfordulunk, ezalatt átlendülök a túlsó ablakhoz. Az egyik felhőből, legnagyobb meglepetésemre, enyhén a tenger felé irányított orral egy Condor rohan elő, két Hurricane-nal a nyakában. Röviddel előttünk indult ez a gép, mely most zegzugos vonalba repülve igyekszik az üldöző vadászok rácsapásai elől menekülni. A nehéz négymotoros távolsági bombázó semmiképpen sem egyenrangú ellenfele a fürge, fordulékony vadászoknak, jóllehet keményen védekezik. Nyomjelzőlövedékek kévéi keresztezik egymást. A német gép vezetője gyors fordulattal élére állítja a hazafelé való üzemanyaggal még megterhelt gépet, mely a forduló után szinte

a légcsavarokra akaszkodva emelkedni kezd. Mire a Hurricane-ok megismételhették volna támadásukat, már eltűnt a felhőkben.

Változatosság kedvéért újból megered az eső.

— Mindjárt kezdődik a tánc — közli velünk elhatározását a parancsnok. Tehát támadunk. Mégpedig valószínűleg a hajókaraván végén, ahol a leggyengébbnek mutatkozik az elhárítás. Ötszáz méteren kibujunk a felhőkből és erősen süllyedve tartunk a két sereghajtó felé. Az egyik lehet úgy 3000, a másik 5000 tonnás. Menetirányukra merőlegesen, ötven méter magasan száguldunk az első hajó felé. Mindnagyobb és nagyobb lesz, amint közeledünk hozzá. Az ördög vigye el, miért nincs rajtam szemüveg. Amint kihajolok az oldalablak nyílásán, az erős légáramlattól rögtön megtelnek a szemeim könnyel. Még lejjebb megyünk.

Úgy látszik, mintha árbocainak csúcsai magasabban volnának, mint mi. Ekkor hirtelen jobbra igyekszik kitörni és egyúttal fedélzetén megszólal egy géppuska. Most nem merőlegesen, hanem ferdén áll menetirányunkra, de így is jó. Már nem menekülhet előlünk. Fedélzetén emberek futkosnak föl és alá, többen a mentőcsónakok vízrebocsátásával bajlódnak. Vigyázat! — harsan a parancsnok hangja — most! A bombák elhagyták a gépet s a hajó egészen közel suhant el alattunk. Az első bomba rövid, — házmagas vízoszlop szökik a magasba. A második és harmadik talált! Két rövid, majdnem egybeolvadó villanás, a robbanás füstjéből kavarogva szerteröpködő szilánkok, rongyok, deszka- és köteldarabok záporoznak sűrűn és nyomukban számtalan helyen freccsen fel a víz. Égő olaj sűrű, nehéz fekete füstje tör elő a halálos sebet kapott hajó belsejéből és takarja el szemfedővel a pusztulás látványát.

Hátra van még a nagyobbik hajó. Ezt legénysége megállította és két mentőcsónakba szállva, erőteljes evezőcsapásokkal távolodik. Amint körülnézek, a vadászoknak nyoma sincs, a karaván pedig jócskán eltávozott két áldozatunk közeléből.

Összes kioldott bombánkat elnyelte a hajótat. De itt nincs fekete füstgomoly, csak meghatározhatatlan alakú gőzfelhők, melyeknek gyors eloszlása után már összecsapnak a hullámok a lemerült hajófar fölött. Kis idő mulva levegőbe emelkedik a roncs orra és az egykori gőzös meredek szögben merülve kezdi meg utolsó útját.

Három perc mulva megint a felhők közt vagyunk, úton hazafelé. A tejszerű párában műszereink után repülünk, míg végre végeszakad a felhőzetnek is. Kitisztult az égbolt, melynek nyugati részét vörösre festi a lenyugvó nap. Pilótánk hajót fedezett fel. Lecsapunk rá. Még nem lehet látni, milyen nemzetiségű. Ekkor jelzőrakéta repül fel róla. A német haditengerészet egyezményes jele. Német búvárhajó küszködik odalent a hullámokkal. Szembe jön velünk, tehát a hajókaraván felé tart. Egészen alacsonyan tiszteletkört írunk le a parancsnoki tornyon fürtökben lógó, sapkákkal és kendőkkel integető tengerészek feje fölött.

Gyorsan bealkonyodott és az elsötétített gép rádióirányítással száll támpontja irányában. A szél lecsillapodott és a felkelő hold hideg ezüstös fénye szétárad a végtelen óceánon. A motorzúgás mellett néha halk dalfoszlányokat visz szerte a bombázóban a távbeszélőkészülék. Kitűnő a hangulat. Kevéssel éjfél előtt repültük át a partot. Puhán, zökkenőmentesen ér földet a Condor. Egymásután hallgatnak el a motorok. Éjjel indultunk és éjnek idején értünk vissza, közben több mint négyezer kilométer maradt mögöttünk. Nem valljuk be egymásnak, de mindegyikünk tudja a másikról, hogy az elsüllyesztett hajóűrtartalom mellett legnagyobb örömünk az, hogy újra szilárd talajt érezhetünk lábaink alatt.

Fordította: Sebesfi László

A kifutó

Elméletileg egy repülőgéppel le lehet szállni egy olyan útra, melynek szélessége a gép nyomtávával egyenlő.

Gyakorlatilag hasonló eset a jó vadász-századok fel- és leszállása, mikor a gépek szárnya egymástól egykét méterre van. Igaz, hogy a kísérő ilyen esetben egy hozzáképest álló testhez méri a távolságát, mert mindketten egyenlő sebességgel mozognak.

Egyenes útra való leszállásnál, ha a pilóta az út egyik széléhez méri magát, pilóta szempontból egészen hasonló esetet kapunk a kötelékben való leszálláshoz. Ha az út a gép kigurulásánál jóval hosszabb s így a pilótának a földközelben a sebesség és magasság elvesztésével nem kell törődjön, mert van hely kilebegni, akkor a két eset majdnem azonos.

Repülőterekre épített betonpályák eredeti célja az, hogy a legnagyobb terheléssel induló nagy gépek, kisebb gördülő ellenállás mellett hamarább emelkedjenek fel.

Leszállásra azonban a beton pályát nem használják, részben azért, mert változó szélirránynál a beton pálya nem forgatható el szélirányba, másrészt a gumikat túlságosan igénybe veszi.

Vannak külföldi repterek, hol háromszög oldalait △, máshol szorzójelet ✕ képeznek a kifutók. Ilyen pályák mellett közelítőleg mindig széllel szemben indulhat a pilóta. Általában azonban egyszerű egyenes mentén, a főszélirányban építik a kifutót.

Egypályás kifutónál tehát, ha nem a főszélirányból fuj a szél, bizonyos oldalszéllel kell fel-, meg leszállni.

Felszállásnál az oldalszél hatása a kormányszervekkel könnyen egyensúlyozható, ugyanis a gyorsan forgó légcsavar mintegy megfújja a felületeket.

Leszállásnál azonban, az állandóan csökkenő sebességnél nagy kormány mozdulatok s esetleg egyoldali fék használata is szükséges, ami az iránytartást nehezíti (befarolás).

Ezenkívül a betonra való leszállást tiltja az erős gumikopás. Földetérés pillanatában a kerekek állnak s azonnal fel kell gyorsulniok 120—160 km/óra sebességre. Ez természetes megcsuszással jár s a gumi amúgyis kis futófelületéből sokat lenyúz. Farokcsúszós gépnél pedig két leszállással a farokcsúszó elfogy.

Az itt elmondottak vonatkoznak berepült gépekre. Olyan gépeknél, melyek az első felszállásukat csinálják, a pilóta igénybevétele, pályán való indulásnál és leszállásnál, esetleg túllépi a pilóta vezetési készségét.

Új vagy javításból kijött gépeknél hibák halmaza lehet a gépben, amiket a földön ritkán vesznek észre s csak az első repülésnél jönnek ki. Ezek a hibák mind nehezítik a leszállásnál az iránytartást, tehát beton kifutóra való leszállást túl körülményessé teszik.

A fentiek alapján leszögezhető, hogy sorozat-gyártásnál, a sorozatból az első 5

Olvasóinkhoz!

Megvételre keressük könyvkereskedői áron felül is, az alábbi folyóiratok évfolyamait, illetve egyes számait:

Magyar Automobil és aviatikai szemle 1912. évf., 1—10. számok és 13—36. sz.

Magyar *AERO* Szövetség hivatalos lapja 1913. I. évf., 1—3. és 5—12. sz.

Az *AERO* 1916. évf. 1., 2., 7., 8., 9., 10., 11. és 12 számok, a teljes 1917. évfolyam, 1918. évf. 1—11., 18—20., 23. és 24. számok, 1914. és 1915. évfolyamok végig.

Aviatika. 1919. évf. 1—6., 8., 11. és 12. számok.

AERO 1920. és 1921. teljes évfolyamok.

Repülés. 1923. évf. 1., 2. és 3. számok, 1924. évf. 4. sz.-tól végig.

Ezermester. 1934. évf. 1., 2., 3., 4., 5., 6., 7., 8., 9., 11. 1935. évf. 1., 2., 3., 4., 5., 6., 7., 8., 9., 10., 12. számok.

Ezermester — *REPÜLÉS* — Haladás 1936. évf., 7., 8., 9. és 12. számok, 1937. évf. márciustól végig.

Sportrepülés 1938. évi II. évf., 2., 3., 4., 5., 6., 7., 8., 10., 11. és 12. számok, illetve a teljes évfolyam.

A *Motor* 1920. évi VIII. évf., 31., 32. és 45., 46. számok, 1921. évf. 1., 2., 11., 12., 13., 14., 15., 16., 21., 22., 23., 24., 25., 26., 27., 28., 29., 30., 31., 32., 33., 34., 35., 36., 37., 38., 39., 40., 41., 42., 43., 44. és 47., 48. számok, ill. a teljes évfolyam.

Sz. értesítést kér vitéz Hefty Frigyes Budapest, XIV., Vitézitelep 81.

géppel s javított gépnél a legtöbb esetben, nem célszerű a kifutóra szállni.

Gyári repülőtereken a kifutó ezekszerint nem biztosítja a folyamatos munkát. Tavaszi olvadás után, ha 5 hétre a reptér felázik és süppedékes, a berepülő a saját felelősségére nem minden géppel szállhat le a kifutóra, mert ha egy esetleges műszaki hiba folytán a gép kigurulásnál leszalad a kifutóról, a puha talajban menthetetlenül fejre áll. Eltekintve az erős gumi nyúzástól.

Egy 800 m-es kifutó feltétlenül kell modern gép részére. Ha ez betonból készül, gépi erővel (finiser), fagyveszély miatt, erősen alapozni kell. Így egy m² 25 P-be kerül. Azonkívül gondoskodni kell a ráhullt csapadék elvevezetéséről (alagcső. kavics-szivárgók). Tehát a fenti méretű kifutó ára 1.8 millió pengő.

A szovjet mintára gyöngébb alapozással, de hatszögű elemekből összerakott kifutó szintén ennyibe kerül, mert sok a kézimunka.

Salak-kifutók karbantartási költsége óriási, eltekintve a porfelhőtől, amit az induló gép felvág.

Célszerűnek és olcsónak mutatkazo megoldás az indiai szigetvilág lápos talaján alkalmazott kifutó.

Nagy sárban a célból, hogy a járművek haladhassanak, dorongokat tesznek az útra a haladás irányára merőlegesen (dorongút). Ugyanez az elv szerepel süppedékes talajú reptérek kifutói építésénél, azzal a különbséggel, hogy fadorong helyett beton, vagy vasbeton hasábok kerülnek a földbe előre elkészített barázdákba. A hasábok egymástól való távolságát úgy választják meg, hogy a terhelés alatt belapult ballon-gumi két hasábot terheljen egyszerre. Ezek a hasábok a terhelést átviszik egy nagyobb talaj felületére s így a gép nem süllyed meg. Tekintve, hogy a hasábok fölött van 4—5 cm humuszréteg, a gyep a hasábok fölött is összenő s így a gumi a betontól nincs igénybevéve. A guruló gépen rázás nem észlelhető, mert a gumik, az esetleg előálló kiemelkedést a hasábok fölött, fölveszik. (Ballon vagy középnyomású gumik felveszik a rossz út rázását, a rugózás az esetleges gödrök ledolgozására szolgál. Ez autóknál is megfigyelhető.)

Előnye továbbá, hogy a gép tulajdonképpen gyepszőnyegen indul és száll le, rugalmas talajon s nem merev betonon. Fagykárnak nincs kitéve, mert minden hasáb a saját barázdájában nyugodtan elmozdulhat.

A talaj jól szellőzhet és száradhat, mert nem egy összefüggő betonlap zárja el a levegőtől.

Erősen megfontolandó, hogy ebből egy m² 4 P-be kerül, a betonlap 25 P-ős árához képest.

Betonhasábok gyártása: a hasábokat függőleges helyzetben döngölik bele a formába, mely egy 5—5.5 m-es láda, 8.10 cm-es osztású rekeszekkel ellátva. Egy ilyen formában egyszerre 2500 drb 5 m hosszú hasáb készül. A hasábokat csinálják vibrált betonból vagy vasbetonból. Vasbeton esetén egy 6 mm és egy 4 mm átmérőjű vasszál kerül a hasábba.

A leendő kifutó pálya minden előzetes egyengetése nélkül, a különleges ekével belehuzzák a földbe a hasáb szelvényének pontosan megfelelő barázdákat. Ezekbe a barázdákba belehelyezik a hasábokat s tetejükbe humuszt vagy gyeptéglát tesznek, hogy a gyepszőnyeg egyenletesen beborítsa a pályát.

Ez a kivitel sok olyan reptér kérdését megoldaná, amely évente 2—3 hónapig nem használható, mert hatása sokkal kézenfekvőbb az alagcsövezésnél, feltöltésnél, árkolásnál vagy a hétszer drágább betonlapos kifutónál.

Endes Gábor
okl. gmérnök



Tájékoztató a haderőnkívüli motornélküli repülő előképzésről

I. Általános tájékoztatás.

A m. kir. Honvédelmi Miniszter úr 81.940/eln. 40.—1941. sz. rendelete értelmében a haderőnkívüli motornélküli repülőelőképzést a Magyar Aero Szövetség kötelékébe utalta, amely azt a kötelékébe tartozó tagegyesületeknél felállított motornélküli repülőkiképző keretek útján hajtja végre.

A kiképzés célja az, hogy a magyar ifjúságból azok, akik repülésre alkalmasak, a tényleges katonai szolgálati kötelezettségüket megelőzően, már betöltött 15 éves kortól kezdve megismerkedjenek a repülés elemeivel és fokozatosan végrehajtott tervszerű elméleti és gyakorlati kiképzés útján olyan értékes előképzésben részesüljenek, amely egyrészt a legalkalmasabbak kiválasztását elősegítse, másrészt a haderőnkívüli motoros kiképzést meggyorsítsa és végül a közvetlenül követő repülő csapatszolgálat alatti különleges kiképzést még eredményesebbé tegye.

Ennek a célkitűzésnek megfelelően a jövőben a haderőnkívüli motoros repülő előképzésére elsősorban csak olyanok lesznek behívhatók, akik a motoros repülő kiképzést megelőzően motornélküli repülő előképzésben részesültek. A m. kir. honvéd Légierők állományába repülőgépvezetői minőségben csak olyanok kerülhetnek be, akik tényleges katonai szolgálati kötelezettségüket megelőzően haderőnkívüli motoros előképzésben részesültek. Azon ifjak, akik hivatást éreznek a repülő csapatszolgálatra és ott iskolai végzettségüknek megfelelően
akár hivatásos tiszti,
akár tartalékos tiszti,
akár műszaki tiszti,
akár legénységi pilótahelyre törekednek, vágyaikat csak úgy érhetik el, hogyha jelentkeznek haderőnkívüli motornélküli repülő előképzésre.

II. A motornélküli repülő előképzés menete és végrehajtása.

Motornélküli repülő előképzést az ország különböző részein erre a célra felállított és a MAESz tagegyesületeinél működő kiképző keretek végzik egységes kiképzési terv és irányítás mellett. A motornélküli előképzés három évig tart és minden év július hó 1-én veszi kezdetét. A kiképzés az iskolai tanév alatt szombat délutánonként fél napig, vasár- és ünnepnapokon pedig egész napon át tartó elfoglaltságot jelent, míg a iskolai nyári nagy szünidőben évente egy alkalommal három hétig tartó kiképzőtáborban folytatódik.

A kiképzés első évében valamennyi növendék A és B vizsgát, a második évben a növendék C vizsgát tesz, míg a harmadik évben pedig az arra rátermett növendék repülőgépvontatásban és sportszerű repülésben nyer kiképzést.

Azok a motornélküli repülőkiképzésre jelentkezett növendékek, akiknek jelentkezését a Magyar Aero Szövetség elfogadta és őket kiképzésre valamely kiképzőkerethez beosztotta, leventekötelezettségüknek a motornélküli repülő-előképzést végző kiképzőkereteknél tesznek eleget.

A motornélküli repülőkiképzés sikeres elvégzése után az erre alkalmas növendékek kiképzésüket követő év folyamán haderőnkívüli motoros repülőkiképzésben részesülnek, ha arra repülő szakorvosi vizsgálaton alkalmas minősítést kaptak és csak ennek sikeres elvégzése után kerülhetnek a m. kir. honvéd Légierők tényleges állományába, iskolai végzettségüknek megfelelően, mint hivatásos, tartalékos, műszaki tisztek vagy legénységi repülőgépvezetők.

III. Felvételi feltételek motornélküli repülő előképzésre.

A motornélküli előképzésre jelentkezhetnek mindazok, akik az alábbi feltételeknek megfelelnek:

1. Magyar állampolgárság, melyet állampolgársági bizonyítvánnyal vagy községi illetőségi bizonyítvánnyal kell igazolni.
2. Repülőszolgálatra való testi és szellemi alkalmasság, melyet a kiképzőkereteinknél működő szakképzett orvos által kiállított orvosi bizonyítvánnyal kell igazolni.
3. Betöltött 15 éves életkor, de túl nem haladott 20. életév.
4. Nőtlenség.

5. Nagyszülőkig igazolt keresztény származás.

6. Iskolai végzettség (négy középiskola vagy kivételes esetben 8 elemi, melyet az iskolai végbizonyítvánnyal kell igazolni).

7. Kötelező nyilatkozat, mely szerint a csak 4 középiskolával jelentkezők a 20. életévük, a 8 középiskolával rendelkezők a 24. életévük betöltése előtt katonai szolgálatukat önkéntes belépéssel a m. kir. honvéd Légierőknél fogják teljesíteni.

Atya vagy gyám beleegyező nyilatkozata.

IV. Jelentkezés szabályozása a motornélküli repülő előképzésre.

A motornélküli repülőelőképzésre a leventék az illetékes levente körzetparancsnokságnál jelentkezhetnek. Az összes, e tárgyban szükséges tudnivalókat az érdeklődők elsősorban a levente körzetparancsnokságoknál, egyébként pedig a Magyar Aero Szövetségnél (címe: Budapest, V., Vigadó-u. 2) kaphatják meg.

A motornélküli repülőelőképzésre jelentkezettek névsorát a levente körzetparancsnokságok kimutatásában a Magyar Aero Szövetségnek minden év március hó 1-ig megküldik.

A Magyar Aero Szövetség a jelentkezettek részére megküldi az orvosi vizsgálathoz és a felvételhez szükséges nyomtatványokat és egyidejűleg utasítást ad a jelentkezőnek orvosi vizsgálaton való részvételre, melyet a jelentkező lakhelyéhez legközelebb eső kiképzőkeretnél működő szakorvos végez.

Az orvosi vizsgálat díja személyenként 5.— pengő, melynek megfizetése alól a szegénységi bizonyítvánnyal rendelkezők felmentést nyernek. Ez esetben azonban a hatósági szegénységi bizonyítványt a vizsgáló orvosnak kell átadni.

Az orvosi vizsgán megfelelt repülőnövendékeket a Magyar Aero Szövetség lakhelyükhöz legközelebb eső kiképzőkerethez osztja be és egyidejűleg gondoskodik arról, hogy az előképzésre beosztott növendékek az illetékes leventeparancsnokság állományából a kiképzőkeretek állományába vezényeltessenek.

V. A kiképzéssel kapcsolatos anyagi intézkedések.

1. Valamennyi növendéket baleset vagy rokkantság esetére a H. M. N. R. A. ingyen biztosítja.

2. A kiképzéssel kapcsolatban felmerült költségek a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alapot terhelik.

3. A kiképzőtáborokban való részvétel alkalmával a növendékek a H. M. N. R. A. költségén teljesen ingyenes elhelyezésben és ellátásban részesülnek.

4. Az év többi részében kiképzés alatt álló növendékek élelmezésükről és esetleg felmerülő utazási költségeikről maguk gondoskodnak.

VI. 1942 január 11-én az alábbi motornélküli repülőkiképzőkeretek működnek:

Budapesten: MOVE Repülő Osztálya, Budapest, Podmaniczky-u. 45. — Budapest Sportegyesület I. Központi Városháza. — Budapest Sportegyesület II. Központi Városháza. - Cserkészszövetség Cserkészrepülők I. V., Nagy Sándor-u. 6. — Cserkészszövetség Cserkészrepülők II. V., Nagy Sándor-u. 6. — Műegyetemi Sportrepülő Egyesület, XI., Műegyetem.

Rákospalotán: MÁV Sportrepülő Egyesület, MÁV Istvántelki főműhely.

Győrött: Győri Aero Club, Repülőtér.

Esztergomban: MOVE Repülő Osztálya, Szent Lőrinc-út 5.

Szombathelyen: Vasvármegyei Cserkész Sportrepülő Egyesület, Vármegyeháza, II. em. 1.

Pécsett: Pécsi Egyetemi Repülő Club, Repülőtér.

Szegeden: Délvidéki Aero Club, Algyő, Repülőtér.

Szentesen: Csongrádvármegyei Cserkészrepülők, Petőfi-u. 1.

Debrecenben: Debreceni Repülő Club, Nyulas, Repülőtér.

Szolnokon: Szolnokmegyei Repülő Egyesület, Postafiók 4. Városháza.

Miskolcon: Bükk-Mátravidéki Aero Club, Pálóczy-út 17.

Gyöngyösön: MOVE Repülő Osztálya, Jókai-út 25.

Marosvásárhelyen: Marosvásárhelyi Repülő Kiképzőkeret, Repülőtér.

Kolozsvárott: Cserkészrepülők, Mátyás király-tér 30.

Szatmárnémetiben: MOVE Szatmárnémeti Repülő Egyesület, Calvin-tér 9.

A jelentkezéseket egyelőre csak azokon a körzeteken belül fogadjuk el, ahonnan a növendékek a legközelebbi kiképzőkeretet minden nehézség és nagyobb anyagi megterhelés nélkül rendszeresen elérhetik.

Az év folyamán még további motornélküli repülőkiképzőkereteket állítunk fel és erről a leventeparancsnokságokat idejében értesíteni fogjuk a jelentkezési felhívás kibocsátása végett.

VII. Felvételre kerülők létszáma.

Minden egyes kiképzőkeretnél felvételre kerül a 15. évet betöltött leventékből 30 fő kezdőrepülő növendék.

A már működésben lévő kiképzőkereteknél az 1941. év folyamán előképzett repülő növendékekből általában a 16. és 17. évet betöltött leventékre előirányzott létszám kikerül. Mégis kívánatosnak tartjuk, hogy a 16. és 17. életévet betöltött, de eddig még repülőkiképzésben nem részesült leventék közül javaslatba hozassék a jelen fejezet bekezdésében felsorolt minden egyes kiképzőkeret körzetéből évfolyamonként 10—10 repülésre legalkalmasabbnak mutatkozó levente. Ezek jelentkezése a IV. fejezet szerint történik.

A felvételnél előnyben részesülnek azok, akik a repülő-modelezésben való jártasságukat igazolják. Megjegyezzük még, hogy a jártasságot a repülő-modelezésben a későbbi években már kötelezővé fogjuk tenni.

MAGYAR AERO SZÖVETSÉG
Felvételi Bizottsága
Budapest, V., Vigadó-u. 2. sz.

REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

LÉGÜGYI POLITIKA, SZERVEZÉS

Vitéz Kenese Waldemár ny. á. altábornagy február 13-án elhúnyt. Az első világháború előtti, legrégibb magyar repülőnemzedékhez tartozott. Mint repülőszázados vett részt a világháborúban, majd az összeomlás után a bécsi hadianyag-felszámoló bizottságnál működött. A 20-as évek elején visszakerült Magyarországra és rövidesen átvette a szombathelyi repülőgépvezető iskola parancsnokságát. Tizenkét évig vezette a szombathelyi iskolát.

A légierők pilótaállományának igen nagy része — különösen az idősebb korosztályok — Szombathelyen, az ő keze alatt ismerkedett meg a repülés elemeivel. *A Kormányzóhelyettes Úr Őfőméltósága is ott nyerte el elsőfokú pilótakiképzését.*

Később, 1936-ban — *dr. vitéz Rákosi György* tábornok halála után — a Kormányzó Úr Őfőméltósága őt nevezte ki, mint a magyar repülők legidősebbikét, a m. kir. honvéd légierők parancsnokává. 1939-ben rövid ideig a légierők szemlélője lett, majd nyugállományba került. 1941 februárban ismét visszatért a tényleges szolgálatba és — bár súlyos beteg volt már — egy félévig viselte újból a légierők parancsnokának felelősségteljes tisztét.

Alig egy félesztendővel ezelőtt vett végleg búcsút a légierőktől, amely sokáig fogja őrizni vitéz *Kenese* altábornagy működésének emlékét.

✱

Tomoyuki Yamashita altábornagy, a szingapuri hős, régebben repülőtiszt volt, sőt a japán légierők parancsnoki tisztét is viselte. A 20-as években, mint attaché több európai fővárosban, — a többi között Budapesten is — működött.

✱

A repülőhalált halt dr. Todt miniszter örökét *Speer* tanár vette át, akinek építőszervezete, illetve szállítócsoportja — amint arról a *Magyar Szárnyak* febr. 1-i számában is megemlékezett — hadianyagot, élelmiszert és műszaki anyagot szállított eddig a német légierők repülőtereire, a keleti arcvonalon éppúgy, mint Afrikában.

✱

Vádirat a volt francia légügyi miniszterek ellen. A riomi pör vádlottjai között szerepel Franciaország két volt légügyi minisztere is. A vádirat szerint *Pierre Cot mulasztásokat követett el a francia légierő megszervezése,* valamint a termelés elégtelenségének megszüntetése körül. Olyan repülőgépeket adott át a spanyol köztársasági kormánynak, amelyek a francia hadsereg számára készültek.

Guy la Chambre a forradalom izgatásaival szemben tanúsított nemtörődömségével még súlyosabbá tette a hadianyagtermelés elégtelenségét és *hamis eredmények bemutatásával* kijátszotta a nemzetvédelem előkészítésének felülvizsgálatával megbízott személyek éberségét.

✱

Roosevelt a legutóbbi sajtókonferencián a következő nyilatkozatot tette:

»Bizonyos körülmények között lehetséges volna, ha az ellenség akár már holnap is lőné Newyorkot és a levegőből megtámadná Detroitot«.

Arra a kérdésre, vajjon az amerikai hadiflotta és légierők abban a helyzetben van-e, hogy meg tudná hiusítani az Alaska ellen irányuló esetleges támadást, azt válaszolta: »*Bizony nem!*« — hozzáfűzte még, hogy ilyen akció a lehetőségek határán mozog.

✱

Egy belga repülőszázadot avattak Londonban február 9-én *Sinclair* brit légügyi miniszter és a hollandiai *Bernard* herceg jelenlétében. Tagjai részint emigrált belga repülők, részint olyan belgák, akiket Angliában képeztek ki repülőkké.

✱

Lord Beaverbrook termelésügyi minisztert, aki azelőtt repülőiparügyi miniszter volt, *Cripps* az angol kormányból kibuktatta. *Lord Beaverbrook* rövidesen Amerikába utazik, ahol az angol-amerikai termelés egységesítésével foglalkozó bizottság vezetését veszi át. Programjában a repülőipari termékek egységesítése is fontos szerepet játszik.

KATONAI REPÜLÉS

Vitéz nemes ditrói Orosz Béla repülő alezredes, a kassai Repülő Akadémia parancsnoka, az Országos Tiszti Kaszinóban érdekfeszítő előadást tartott a magyar légierők szovjetelleni harcairól. Az előadó, mint repülőezred-, illetve csoportparancsnok maga is résztvett az előadásában ismertetett sikeres harcokban, melyeknek számos mozzanatát vetítettképek szemléltették.

Az előadáson a Kormányzó Úr Őfőméltósága, valamint számos katonai előkelőség is megjelent.

✱

Kitüntetések. A Kormányzó Úr Őfőméltósága a Nemzetvédelmi Kereszttel tüntette ki a következő repülőtiszteket: *vitéz Szentnémedy Ferenc, vitéz nemes ippi és érkeserűi Fráter Tibor* ezredeseket, *Gyiresy Sándor* alezredest, *nemes száraz-ajtai Incze László* vk. őrnagyot, *vitéz Csontos Ferenc* őrnagyot, *Pogány Lajos* vk. századost és *Bihacsy György, Heinrich István, nemes legéndi Bibity-Horváth László* és *Jakab György* századosokat, továbbá *Hehs Ákos* mérnökszázadost.

A Kormányzó Úr Őfőméltósága megengedte, hogy *Schwager János* alezredes elfogadhassa és viselhesse az Olasz Koronarend Tisztikeresztjét, *vitéz nemes belényesi Heppes Miklós* százados pedig elfogadhassa és viselhesse a Német Sasrend Érdemkereszt II. fokozatát a kardokkal.

A Magyar Bronz Érdemérmet kapta a hadiszalagon a repülő halált halt *Zeltner István* és *Viszked Ferenc* szakaszvezető.

✱

Kinevezések. A Kormányzó Úr Őfőméltósága t. hadnaggyá kinevezte a légi erőknél *Skriba Ferencet, Csicsáky Imrét, Bartos Józsefet, Szalay Pált, Kázár Lászlót, Rigó Miklóst, Hangay Zoltánt, Zobor Andrást, Brunyánszky Bélát, Gally Lóránt Imrét, vitéz Ronkay Gézát* és *Pintér Józsefet.*

T. zászlóssá lépett elő: *Lehotzky Árpád.*

✱

Jáváról az a meggyőződés alakult ki Washingtonban, hogy a sziget sorsa attól függ, milyen gyorsan és milyen mennyiségben tudnak oda *amerikai vadász-repülőgépeket* szállítani.

✱

A német csatahajók doveri áthatolásánál Sperrle vezértábornagy légi hadserege is derekasan kivette a részét. Az áthatolás idején a német zuhanó bombázók lefogták a parti ütegeket, más alakulatok pedig az angliai repülőterek ellen intéztek eredményes bombatámadásokat. A vadászerők részben a bombázókat biztosították, részint a hajókra támadó brit légierők támadásának elhárításában végeztek emberfeletti munkát. A lelőtt brit gépek száma 43 volt, de megsérülhetett legalább további 50%.

✱

A légitámadások sebesültjeinek nem csak a díjtalan kórházi kezeléséről, hanem szükség esetén még az üdültetéséről is gondoskodnak Németországban.

✱

A pearl harbouri támadásnak az amerikai fegyveres erő részéről 2384 halott, 879 sebesült és 20 eltűnt esett áldozatául. A veszteség 90%-a a haditengerészetre esik.

✱

A japán haditengerészet 9 repülőgépszállító hajóval és 11 anyahajóval ren-

delkezik. A repülőgépszállító hajók kifutó fedélzete teljesen szabad. A parancsnoki torony is süllyeszthető. A 9 repülőgépszállító hajó együttes befogadóképessége 400 repülőgép.

*

A légitámadások áldozatainak száma Nagybritanniában 1942 januárban 112 halott és 61 kórházi ápolásra szoruló sebesült volt — a brit hivatalos jelentés szerint.

*

Seversky amerikai őrnagy nézete szerint a válságos csendesóceáni helyzetet csak olyan új hadviselési móddal lehet megmenteni, amelyben *a légi haderő játsza a főszerepet.*

*

MŰSZAKI ÉS VEGYES HÍREK

Olasz gyujtóbombák. A német »Sportflieger« a következőket írja az olasz légierők gyujtóbombáiról. A legismertebb gyujtóbomba fajta Olaszországban az 1 kg-os elektron — vagy magnéziumbomba. Ez egy 22.5 cm hosszú csőből áll, amelynek az átmérője 5 cm. Anyaga: magnéziumötvözet, kevés aluminiummal. Az egyik végén vezérsíkok találhatók. Az egész bomba — néhány gr kivételével — mindenestül elég. Ez a körülmény a gyujtó hatás szempontjából rendkívül fontos. A gyujtó begyujtja a thermitet, amely 40—50 másodpercig ég és ezalatt mintegy 2500 fok a hőmérséklete. A fellépő magas hőmérsékleten meggyullad a cső anyaga is, amely 10—15 percig ég, miközben 1300 fok a saját hőmérséklete. Egése közben mintegy félméteres körzetben minden éghető anyag lángralobban.

*

A munkagépek ellenőrzése Angliában. A hadiipari termelésnek — így *a repülőgép- és motorgyártásnak* is — *egyik legfontosabb tényezője a munkagép.* A legnagyobbra felfokozott ipari termelés mellett ma az egész világ szűkölködik munkagépekben. Igy van ez szovjet területeken is, ahol külön népbiztosság áll a munkagépekkel való okszerű gazdálkodás élén, valamint Angliában, ahol a munkagépek használatával kapcsolatban most a következő szabályozást léptették életbe:

1. A munkagépek ellenőrzésével megbizott hatóságnak jogában áll a munkagépeket egyik gyárból a másik gyárba áttelepíteni. Ez ellen semmiféle fellebbezésnek helye nincsen.
2. Ha valamelyik gyárban a munkagépek az éjjeli órákban nem dolgoznak, a munkásokat két munkarészlegben — éjjel és nappal — kell dolgoztatni, hogy a munkagépek jobban ki legyenek használva.
3. Csak éjjel és nappal dolgozó gyárak kaphatnak új munkagépeket.
4. Be kell jelenteni a kihasználatlanul álló munkagépeket.
5. Valamennyi Angliában található vágógépet be kell jelenteni az ellenőrző hatóságnak nyilvántartás végett.

*

Az üzemanyagszállítmányok számára rendelkezésre álló tartályhajópark a demokrata államok légi hadviselésének egyik főtényezője. A német búvárhajók február közepén a venezuelai partok közelében érzékeny károkat okoztak az amerikai tankhajók állományában.

Az Egyesült Államok tartályhajóflottája a háború kitörésekor 385 egységből állott és 2.72 millió bruttó regisztertonnát képviselt. Azóta a hajók egyrészét átadták az angoloknak anélkül, hogy új hajók épültek volna helyettük. Az Egyesült Államok tartályhajó állománya 1941 november elején — a Pariser Zeitung szerint — 358 egységből állt és 2.59 millió bruttó regisztertonnát képviselt. E hajók főként partmenti szolgálatot bonyolítanak le. A hajók 80%-a ezzel van elfoglalva. A hajók magánkézben vannak, éspedig elsősorban az olajvállalatok kezében. Legtöbbjük igen lassú járatú. 8—12 tengeri mérföldet tesznek meg óránként.

*

Az Egyesült Államok aluminium termelésére közvetlenül hat Holland-India sikertelen ellenállása a japánokkal szemben. Az Egyesült Államok ugyanis évente mintegy 200.000 tonna bauxitot kaptak Holland-Indiából. Ennek elmaradása hozzávetőleg 70.000 tonna nyers aluminium kiesését jelenti, ami nem lehet közömbös az amerikai hadianyaggyártás — elsősorban a *repülőgép előállítás* — szempontjából, mert az Egyesült Államok minden eszközzel szorgalmazni akarja az aluminiumtermelést. A saját nyersanyagforrásain kívül ezentúl csak Kanada és a nem régen megszállott délamerikai Holland-Guayana bauxitja áll az Uniónak és Nagybritanniának rendelkezésére.

Ettől eltekintve az amerikai aluminiumtermelés az utóbbi években erős lendületet vett. A három utolsó év aluminiumtermelése az Egyesült Államokban a következő mennyiségeket tünteti fel:

1939-ben: 148.000 tonna
1940-ben: 187.100 „
1941-ben: 300.000 „
(becslésszerű adat.)

Az állami irányítás mellett működő gyáraknak sikerült áttörniök az aluminium-kartel frontját, amennyiben az 1939-beli 20 centes fontonkénti árral szemben ma csak 15 cent a nyersaluminium ára annak ellenére, hogy hatalmas keresletnek örvend.

*

Churchill kijelentése szerint 1941-ben Nagybritannia 10.000 repülőgépet szállított tengerentúlra és mindössze 1000 darab repülőgépet kapott külföldről (Amerikából). — Ezt a 10.000 darab repülőgépet az angol ipar egyévi termelésének lehet tekinteni. A régebbi gépállományt valószínűleg leküldték a gyarmatokra és helyükbe beállították az ipar legújabb termékeit.

*

Uj túrarepülőgépet szerkesztett az amerikai Piper Aircraft Corp., amelynek előállítási költsége állítólag rendkívül alacsony. A gép 3 személyes. 75 lóerős motor hajtja. Legnagyobb repülő távolsága 725 km. Neve: »De Luxe Cruiser«.

*

Egy newyorki repülőgépgyár — amint a »Sportflieger« írja — kétmotoros amfibiát szerkesztett. Egy-egy motorja 65 lóerős. A futókerekek az úszókba behúzhatók.

*

Az angol repülőiparban mutatkozó könnyűfémhiány az angolokat arra kényszerítette, hogy a könnyűfém ötvözetek helyett, ahol csak lehet, műanyagokat használjanak. A brit repülőgépszerkesztők egyesülete Londonban kiállítást rendezett ezekből a műanyagokból. Különösen kiterjedten alkalmazzák a műgyantát fa és egyéb rostosanyagok megerősítésére. Emlegetnek egy »pytram« nevű cellulózanyagot, amely könnyűségével, szilárdságával és rugalmas voltával igen jó szolgálatot tesz. Bármily alakot ki lehet hozni belőle. A nedvességgel szemben és rezgéseknél nagy ellenállóképességet mutat.

*

A BMW-repülőmotorok szerkesztője: Max Friz most ünnepelte 25 éves fordulóját annak, hogy a Bayerische Motoren-Werke szolgálatába lépett. O szerkesztette a BMW—III.a-motorokat, amelyekkel az első világháború alatt *Richthofen, Göring, Udet* és mások világraszóló légi győzelmeiket aratták. Ebből fejlesztette ki *Friz* az első világháború után a BMW—VI-motort, amelyet *Amundsen* északsarki útján, *von Gronau* távolsági repülő útjain és a svájci *Mittelholzer* afrikai és fokföldi útjain használt. A BMW-motorok a német légierőknél a második világháborút megelőző időszakban jelentékeny szerepet játszottak.

*

Amerika nem szállít repülőgépeket Törökországnak. Az amerikai hatóságok hangsúlyozzák, hogy a nyugati hatalmak mai helyzete nem teszi lehetővé, hogy Törökország számára repülőgépeket szállítsanak. Az Egyesült Államok kormánya nem is folytat Törökországgal ilyirányú tárgyalásokat.



KÉT ÖRÖKÖS VÁNDORDÍJAT

alapított a Repülő Alap a legjobb eredményt elért sportrepülők részére

Egyet az év legjobb eredményét elért vitorlázó sportrepülő, egyet pedig az év legjobb eredményét elért motoros sportrepülő jutalmazására.

Az örökös vándordíj évenkénti elnyerési és odaítélési feltételeinek megállapítására a Magyar Aero Szövetség elnökségét kérte fel.

Az évenkénti nyertes a vándordíj kicsinyített mását is megkapja és az örök tulajdonában marad.

A vándordíjak fényképét az Alap a Magyar Szárnyakban közölni fogja.

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap 1942. év folyamán az alábbi építkezéseket fogja végrehajtani

1. Hangárt épittet motoros- és vitorlázórepülőgépek részére Esztergomban és Budapest—Hármashatárhegyen.

2. Vitorlázórepülő leventelaktanyát épittet Esztergomban és Gyöngyösön.

3. Kiképzőkeretek személyzetének elhelyezésére lakóházat épittet Győrben, Szombathelyen, Pécsett, Szeged-Algyőn, Debrecenben, Budapest—Hármashatárhegyen.

4. Kiképzőkeretek személyzete részére lakóépületeket épittet Budapest—Ferihegyen.

5. Gépkocsiszint épittet Szombathelyen, Szegeden és Debrecenben.

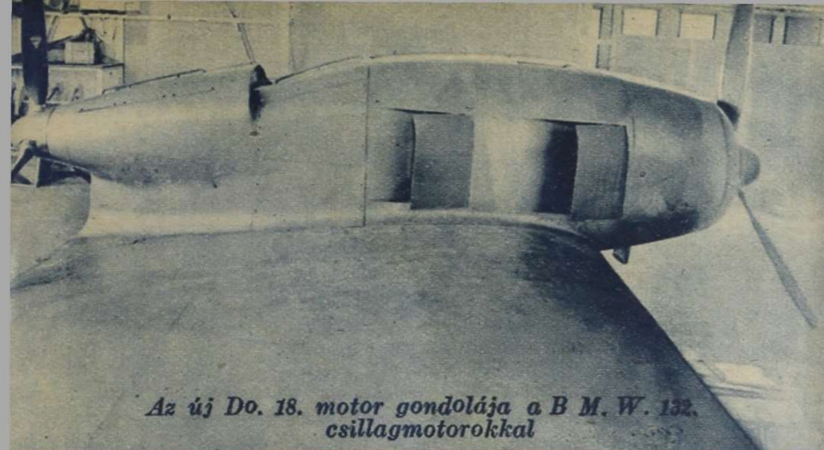
6. A vitorlázó repülőterekhez bekötő utat épittet Gyöngyösön, Budapest—Farkashegyen.

7. A kassai lakóépületben átalakításokat hajtat végre.

ADOMÁNYOK AZ ALAPRA

A »Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap« Intézőbizottsága az Alap részére 1942 január havában érkezett adományokért ezúton is hazafias köszönetet mond és azokat az alábbiakban nyugtázza:

Magyar Katonaujság Bp. 5.—, a »Gödör« asztaltársaság adománya, Pestszenterzsébet 50.—, Nishim József 15.—, Gulyás Gusztáv Bp. 5.—, Kiskassa község 105.—, Újpetre község 226.—, Körjegyzőség Gutorföld 187.—, Enying közs. elöljárósága 300.—, Balatonbozsok közs. elölj. 50.—, Szászvár közs. elölj. 190.—, Szerep közs. elölj. 100.—, Nagymágocs közs. elölj. 100..—, Kamocsa község elölj. 200.—, Iregszemcse közs. elölj. 100.—, Uszód, közs. elölj. 20.—, Végardó közs. elölj. 100.—, Grálóc közs. elölj. 10.—. Hajdúnánás megyei város pénztára 100.—, Felsőtőkés közs. elölj. 5.—, Aranyida közs. elölj. 13.—, Hilyó közs. elölj. 10.—, Alsótőkés közs. elölj. 3.—, Szálka közs. elölj. 30.—, Szerencs közs. elölj. 163.—, Lőrinci közs. elölj. 100.—, Révleányvár közs. elölj. 30.—, Zemplénagárd közs. elölj. 60.—, Battonya közs. elölj. 100.—, Tamás közs. elölj. 31.—, Berettyószentmárton közs. elölj. 50.—, Emmaújfalu közs. elölj. 20.—, Csór közs. elölj. 75.—, Tatháza közs. elölj. 50.—, Szőreg közs. elölj. 200.—, Nemti közs. elölj. 19.—, Dunapataj közs. elölj. 100.—, Idabukóc közs. elölj. 10.—, Szombathely város 500.—, Baska közs. elölj. 5.—, Miszlóka közs. elölj. 30.—, Nádudvar közs. elölj. 50.—, Gyömrő közs. elölj. 100.—, Ókécske közs. elölj. 50.—, Magyarpolány közs. elölj. 50.—, Somlóvecse közs. elölj. 4.80, Bakonynána közs. elölj. 40.—, Nagyalásony közs. elölj. 9.80, Vid közs. elölj. 4.80, Gyula város 3000.—, Beszterce vm. 800.—, Mosonszentjános község 100.—, Nagymagyar közs. 100.—, Nyalka közs. 60.—, Pázmánfalu közs. 60.—, Dabrony közs. elölj. 9.80, Tompa közs. elölj. 100.—, Kunszentmiklós közs. elölj. 100.—, Abaújszántó közs. elölj. 100.—. Tornalja közs. elölj. 200.—, Bánhida közs. elölj. 100.—, Pázmándhegy közs. elölj. 30.—, Hetény közs. elölj. 30.—, Nyárasd közs. elölj. 45.—, Mosonszentpéter közs. elölj. 200.—, Vértesszöllős közs. elölj. 20.—, Peresznye közs. elölj. 20.—, Nagymagyar közs. elölj. 20.—, Nemesbükk körjegyzőség 20.—, Nagymagyar közs. elölj. 20.—, Vértessomló közs. elölj. 10.—, Olmod község elölj. 10.—, Németzsidány közs. elölj. 10.—, Horváthzsidány közs. elölj. 20.—, Szilsárkány közs. elölj. 10.—, Komárom vm. 3000.—, Dudar közs. elölj. 40.—, Szarvaskend közs. elölj. 20.—, Döbörhegy közs. elölj. 20.—, Tardoskedd közs. elölj. 1179.80, Nagykónyi közs. elölj. 60.—, Pilisszentkereszt közs. elölj. 19.80, Pilisszántó közs. elölj. 19.80, Balmazújváros közs. elölj. 200.—, Pestújhely közs. elölj. 100.—, Tardoskedd közs. elölj. 13.80, Kéménd közs. elölj. 25.—, Pusztaottlaka közs. elölj. 87.—, Devecser közs. elölj. 150.—, Pusztamiske közs. elölj. 30.—, Jásd közs. elölj. 70.—, Vilonya közs. elölj. 30.—, Villány közs. 100.—, Virághalmy Jenő Püspökhatvan 9.40, Ungár Fülöp 10.—, dr. Báthor László, Bp. 5.—, Ipartestületek Orsz. Közp., Bp. 9.90, Zeffer István honvéd 42/I. zlj. 1. szd. 5.—, Szarvasi Járási Ipartestület 5.—, Lakszakálas közs. elölj. 20.—, Korpavár közs. elölj. 50.—, Újudvar közs. elölj. 5.—, Bezi közs. elölj. 15.—, Dámoc közs. elölj. 80.—, Tápiószentmárton közs. elölj. 200.—, Disznóshorvát közs. elölj. 100.—, Bély közs. elölj. 50.—, Láca közs. elölj. 100.—, Bacska közs. elölj. 50.—, Battyán közs. elölj. 50.—, Kisdolna közs. elölj. 30.—, Csetény közs. elölj. 30.—, Alsóújlak közs. elöljárósága 19.80, Nagybaracska község elöljárósága 50.—, Deszk közs. elölj. 500.—, Felsőnyéki körjegyzőség 10.—, Fürged közs. elölj. 100.—, Szárazajta közs. elölj. 100.—, Nagyajta közs. elölj. 50.—, Tósokberénd közs. elölj. 10.—, Tés közs. elölj. 80.—, Ajka közs. elölj. 100.—, Bódé közs. elölj. 10.—, Ganna közs. elölj. 40.—, Döbrönte közs. elölj. 10—, Papkeszi közs. elölj. 50.—, Lepsány közs. elölj. 40.—, Bakonygyepes közs. elölj. 10.—, Galop közs. elölj. 50.—, Ond közs. elölj. 50.—, Rátka közs. elölj. 50.—, Kolontár közs. elölj. 5.—, Pápasalamon közs. elölj. 10.—, Csesznek közs. elölj. 10.—, Megyehid közs. elölj. 40.—, Pecöl közs. elölj. 40.—, Kenéz közs. elölj. 30.—, Rábatamási közs. elölj. 20.—, Ógyalla közs. elölj. 45.—, Szatmárnémeti 3000.—, Szilas közs. elölj. 10.—, Páka körjegyzőség 280.—, Környe közs. 45.—, Borgobeszterce közs. elölj. 798.—, Középborgó közs. elölj. 50.—, Felsőborgó közs. elölj. 100.—, Középajta közs. elölj. 50.—, Illyefalva közs. elölj. 100.—, Kisterenye közs. elölj. 50.—, Magyar Mezőgazdák Szövet-



Az új Do. 18. motor gondolája a B M. W. 132. csillagmotorokkal



A csillagmotoros Do. 18. repülőcsónak

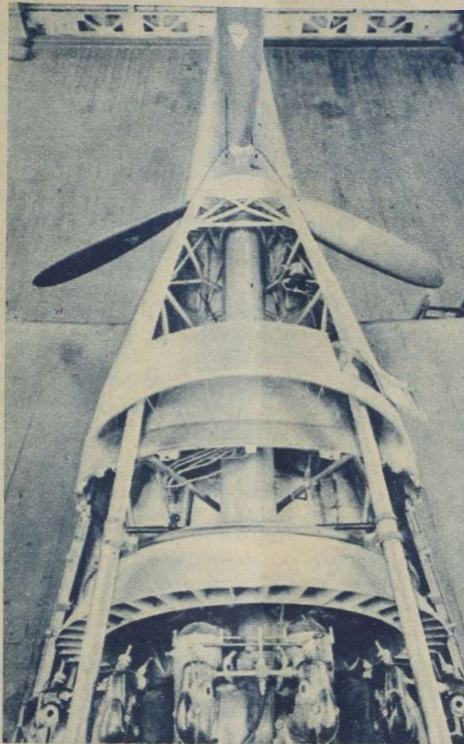
A DO. 18. ÚJ VÁLTOZATA

A Dornier Do. 18. mindnyájunk előtt ismeretes repülőcsónak. Világrekordsorozata, nagyszerű teljesítményei az egész világ előtt elismerést szereztek a Dornier-gyár nevének.

A tengeri szolgálatra készült vízirepülőgépeknek a nyilt tengeren is kell tudni fel- és leszállaniok s ezt a Do. 18. sokszor bebizonyította. Ez nem csupán az úszótest szilárdságának kérdése, hanem a törzs hidrosztatikai és hidrodinamikai kiképzéséé is. Ennek titka a Dornier-gépeken a szárnycsonk. Ez elsőrendű egyensúlyozó hatású s felveszi a hullámok lökését is.

A Dornier Do. 18. vízirepülőgép tulajdonságait már nem lehet jobbá tenni. Ellenben teljesítményei javítására most két BMW. 132. csillagmotorral szerelték fel. A kétmotoros tandem-elrendezés lényeges előnyöket ad s így az új változaton is megmaradt.

Így nem lehetett a motor teljesítményét sem túlságosan növelni, mert különben a légcsavarátmérő növelése és a motorgondola emelése vált volna szükségessé. Ez egyben ellenállásnövekedést, kisebb stabilitást s ezzel a repülő- és siklótulajdonságok romlását vonta volna maga után. Így esett a választás a 865 lóerős BMW. 132. N. motorokra.



A Do. 18. két B. M. W. csillagmotora, a hátsó motor távhajtással

A tandem-elrendezésnek megfelelően az egyik motor toló, a másik húzó légcsavart hajt. Érdekes, hogy a kísérletek során a toló légcsavarral a gép 400 kg-mal nagyobb terheléssel szállt fel, mint a húzó légcsavarral, noha a tolólégcsavart hajtó motor hűtéséről külön kellett gondoskodni s ez teljesítményt emészt fel.

Toló- és húzómotorként ugyanazt a motort alkalmazzák minden változtatás nélkül, ugyanolyan hengerfejekkel, ugyanolyan hűtőlégvezetőlapokkal. Ezért a hátsó motornál kényszerhűtést kellett bevezetni, tehát a hűtőlevegőt egy egylépcsős légsűrítő segítségével nyomják a hátsó motor hengerei közé. Hogy a hátsó motor ne kapja meg az első motor meleg hűtőlevegőjét, annak eltávozása nem gyűrűalakú, hanem oldalsó csapókkal ellátott nyíláson át történik. A második motor hűtőlevegőjét a gondola tetején lévő nyíláson szívja be. Ugyancsak két oldalsó zárólappal ellátott nyíláson át ömlik a szabadba a hátsó motor meleg hűtőlevegője is. Az egész kényszerhűtési rendszer mintegy 30 lóerő teljesítményt emészt fel. Ilyen kis teljesítmény árán sikerült a csillagmotor hűtését tökéletesen megoldani.

A motorteljesítmény növelése következtében a gép teljesítményei nagyban megjavultak, így most a régi 10 tonnás repülősúly helyett tenger- és széljárás szerint 12.5—13.5 tonna repülősúllyal lehet felszállni katapult nélkül. Katapulttal még jobban túlterhelhető a gép. Ugyanígy nőtt a gép sebessége is.

A már régóta teljesen bevált Do. 18. új változata még fokozottabb alkalmazásra talál a német légi haderő haditengerészeti szolgálatában.

(ne.)

kezete 10.000.—, Ipartest. Orsz. Közp. 59.66, Budafoki Deák asztaltárs. 20.—, Kisapostag közs. elölj. 11.—, Zabola közs. elölj. 50.—, Székelypetőfalva közs. elölj. 50.—, Páva közs. elölj. 50.—, Kézdialmás közs. elölj. 50.—, Poszonyeperjes közs. elölj. 20.—, Homokmégy közs. elölj. 200.—, Reménység asztaltársaság 13.—, Fritz István, Alsólendva 20.—, Kallós László 10.—, Imre Gyula 5.—, Székelyudvarhely 100.—, Miskolc 5000.—, Kecel közs. elölj. 200.—, Mezőtúr m. város 500.—, Ungvár 10.—, Csizi István, Szenttornya 25.48, Csengő asztaltárs. 20.—, Körjegyzőség, Bánokszentgyörgy 265.—, Lápafő közs. elölj. 29.60, Maroshangó közs. elölj. 100.—, Várony közs. elölj. 29.60, Nagyvárad város 1200.— és 800.—, Felsőszentiván közs. elölj. 50.—, Sárszentmihály közs. elölj. 150.—, Tiszasás közs. elölj. 50.—, Kukorica asztaltársaság 50.—, Hajós közs. elölj. 36.—, Újpesti Széchenyi-téri piaci árusok asztaltárs. 15.—, Éry Emil, Bp. 20.—, Porcsin Gyula 7.—, Ugod közs. elölj. 20.—, Ipartest. Orsz. Közp., Szabadka 100.—, dr. Kiss Emil 3.—, Pesti Hirlap Rt. 20.—, Sikeres István 10.—, Forgács Jenő, Bp. 5915.—, Érsekújvár m. város 500.—, Győr szab. kir. város 12.000.—, Bejcgyertyános közs. elölj. 10.—, Hábermajer Jenő 5.—, Postaforgalmi Kft.-től Kaniz Artur 100.—, Esztergomi főegyházmegyei hiv. 500.—, Eszteregnye közs. elölj. 200.—, Barot közs. elölj. 100.—, Pető György 3.—, Bodrogközi Általános Ipart., Riese 10.—, Karcag megyei város 500.—, Tiszanána közs. elölj. 600.—, Győr sz. kir. város 48.80, Bodrogszerdahely közs. elölj. 200.—, Nagyvárad és vidéke Ipartest. 700.—, vitéz Ilosvay János és Tooth József, Bp. 5.—, Érsekújvár m. város 119.80, Királyszentistván közs. elölj. 30.—, Tolnavármegye gyüjtése 2935.—, Bán József, Pócsmegyer 215.—, Kunágota közs. elölj. 200.—, Bátorkeszi közs. elölj. 50.—, Kassa sz. kir. város 2000.—, Pongor Barna, Pétervásár 5.—, Mezőcsáti járás községeitől 91.—, Berhida közs. elölj. 50.—, Szentgotthárd nagyközs. 200.—, Schön Sámuel, Szatmárnémeti 2.—, Katonai szállásdíjakból felajánlás Nagyváradon 74.90 pengő.

TÁMADÁS A REPÜLŐGÉPEN



Támadás repülőgépen

Carr, a levegőt fürgén hasító Douglas D. C. 2. forgalmi repülőgép első pilótája éppen átadta a kormányt társának, amikor könnyed kopogást észlelt párnázott ülésének hátán.

O'Neil volt, a rádiótávirász.

— Olvasd ezt — mormogta fogai között.

Carr felhúzta vállait, mintha csak azt akarná mondani, hogy a szabályszerű idő- és útvonaljelzések egyáltalában nem érdeklik ilyen szép időben, amikor a vonal repülése semmiféle nehézséget sem rejt magában. Alig esett azonban a tekintete a ceruzával teleírt papírlapra, egyszerre tágranyiltak szemei.

A gépóriás ebben a pillanatban nem sokkal haladta túl Indianapolist és 1800 méter magasságban valamivel több, mint 200 km/óra sebességgel nyílegyenesen hajózott Kansas felé. A két motor szabályosan járt, az idő nagyszerű... sehol felhők... a látás a lehető legjobb...

Benn az utasfülkében mindenki nyugodt és örül a szép repülő útnak.

A rádiótávirat New-Yorkból érkezett, még hozzá egyenesen a newarki repülőtérről; ahonnan gépünk szállt föl a kontinens átszelésére.

»Szigorúan bizalmas. Az önök repülőgépén utazik Derry Spoot, közveszélyes gengszter. Kansast is értesíteni fogjuk, hogy a repülőtéren megfelelő létszámú rendőri készültség várja majd a gépet...«

William Carr bármilyen komisz helyzetben ura maradt idegeinek. Öt év óta járja szakadatlanul a transzkontinentális vonalakat, igazán látta már a veszélyes körülmények egész színskáláját.

— Csukd be az összekötő ajtót! — súgta oda a rádiótávirásznak. — Minden áron akadályozd meg, hogy felnyissák! Van pisztolyod?

— Nincs.

Jim Stevens, a másodpilóta, kérdő tekintettel fordult feléjük. Carr átnyujtotta neki a rádiótáviratot:

— Résen kell lennünk gyerekek — mondta. Feltétlenül el kell vinni a gépet Kansasig!

Jól emlékezett még arra az esetre, amikor két gengszternek, bár a rendőrség a sarkukban volt, sikerült utasként beszállni az általa vezetett és éppen induló repülőgépbe s kényszerítették őt, hogy változtassa meg a repülési irányt.

— Két kényszerleszállóhely van útközben Kansasig — jegyezte meg Stevens, visszaadva a papírszeletkét.

— Na és amint a földön vagyunk, barátunk kereket old. Nem. Tudod jól, hogy mit követel a rendőrség tőlünk ilyen esetekben és hogy mi a kötelességünk...

— De... ha mi itt bezárkózunk... Spoot nem árthat az utasoknak? Ez kegyetlen vadállat; olvastam viselt dolgait az ujságokban.

— Meg kell akadályoznunk, hogy valakinek árthasson. Mi hárman vagyunk; egyikünk a kormánynál marad... ketten hátramehetnek az utasfülkébe és... Itt hét utas van. Segíthet nekünk a pincérnő, ha nem veszti el az eszméletét a rémülettől.

— Nem tudom... nagyon gyönge teremtésnek látszik. Indianapolisban szállt fel, új nő.

— Hát nem Sally van velünk? Akkor nem számíthatunk reá. Te, Pat, ezalatt kérj felvilágosításokat: Hívd fel Newarkot... Most pedig lássuk egy kissé a helyzetet... Hét utas... Ki lehet közülük?

— Kettő nő.

— Add ide csak az utasok névjegyzékét... Ah, hiszen nálam van. A két nő: Daisy Bell, a híres filmcsillag, aki Los Angelesbe igyekszik... őt ismerjük valamennyien, a másikat Muriel Dobsonnak hívják s olyan kövér, mint a hordó... Marad az öt férfi...

Carr félbeszakította a beszélgetést, felkelt és ahhoz az ajtócskához ment, amely az utasfülkét elválasztja a vezetői résztől. Az ajtócska kerek üveg ablakán áttekintett az utasfülkébe. Az utasok nyugodtan terpeszkedtek el a kényelmes bőrüléseken; egyesek folyóiratokat lapozgattak, mások az ablakon át figyelmesen szemlélték a vidéket. A pincérnő kék egyenruhában éppen az ülések közti szűk átjárón szorongott, tálcát hordozva.

— Uhm! — dörmögött egyet Carr, miközben visszafordult az ajtócskától. Tehát marad az öt férfi. Lássuk csak: ez itt Murdock bankár, őt ismerjük személyesen, nem ez az első légi útja. Bryan főhadnagy... egyenruhát visel, de valóban a hadsereg tisztje?...

— Ismerem őt — vágott közbe O'Neil — a fivérem iskolatársa volt a westpointi akadémián. De nézzétek csak, mit mond New-York...

Újabb papírszeletet nyujtott át a repülőgépvezetőnek:

»A gengszter személyét még nem sikerült azonosítani, de egészen biztosan ennek a repülőgépnek az utasai között van. A legközelebbi repülőtéren már várni fogja a rendőrség a gépet.«

— Uhm! — hangzott az elégedetlen első pilóta megszokott dörmögése. A bizalmas értesülést valószínűleg a gengszter egyik áruló bűntársától szerezte a rendőrség, mint amilyen besúgó Martins volt. Lényeg azonban ott van, hogy ez a Spoot a mi gépünket választotta ki menekülési eszközéül, vagy talán egyenesen egyik bűnös tervének kiviteli színhelyéül? Ah!...

— Na, mi az?

— Murdock bankár! Láttátok-e? Egy kis bőröndöt tart a kezében, melyet nem akart a poggyásztartóba tenni. Talán pénzt visz magával, nem-de? Talán azért van itt Spoot, hogy megrabolja őt!

A repülőgép teljes gázzal szárnyalt a kristálytiszta levegőben.

— Mindazonáltal szerencsések vagyunk. A hét ismeretlen közül már négyet sikerült kiküszöbölnünk. Karl Kowell... ki lehet? Nem ismeritek véletlenül? Neve nem amerikai.

— Ott, az a hórihorgas, a 3. számú ülőhelyen. Haja egészen sárgásan szőke és hamis szemei vannak. Nem csodálkoznék, ha...

— Ime az első személy, akire gyanunk eshetik. Azután... Chung Wo, a kínai. Remélem, hogy valóban kínai és nem fehérember kendőzte magát kínainak. Ki tudja? És végül... Paoló Danesi, aki egyenesen detektívnek adta ki magát. De tényleg detektív-e? Ugyancsak szép kis cselfogás lenne egy gengsztertől, ha a rendfenntartó intézmény egyik oszlopos tagjának vallaná magát.

— Valóban nagy csalafintaság lenne! — kiáltott fel a rádiótávirász, miközben ravasz fény gyult fel szemeiben. Én igazat adok a sárga regényeknek... a bűnös mindig a legkevésbé gyanusítható! A gengszter tehát egészen biztosan az lesz, aki rendőrnek adja ki magát!

— Lassan a testtel... itt nem ponyva regényekről van szó! Megeshetik, hogy ez a csatornadíszvirág beront a fülkénkbe, markában ránk emelt pisztolylyal...

O'Neilen végigfutott a hideg és ráмeredt az ajtócskára.

— Meg kell védenünk a magunk és az utasok bőrét.

— És mister Murdock bőröndjét...

— Ne tréfálj, Stevens. Tehát Paoló Danesi, a detektív, az első számú gyanusított... de a neve olasz hangzású.

Bizonyára olasznak teteti majd magát és utánozni fogja azt a hangsúlyozást, melyet annyi Amerikában gyökeret vert olasz szájáról hallhatunk!

— Majd meglátjuk. A kínaival szemben egyelőre csak tartózkodunk. De Kowell és Danesi... kétségkívül egyik a kettő közül!

— Hallgass csak ide, Carr. — szakította félbe az első pilóta eszmefuttatásait Stevens — tehetnél valami okosat. Hívd ide a pincérnőt valamilyen kéréssel és itt faggasd ki őt

(Folyt. köv.)

A Horthy Miklós repülő akadémia pályázati hirdetménye

A m. kir. Horthy Miklós honvéd repülő akadémiára való felvétel ügyében a honvédelmi miniszter pályázatot hirdet. A pályázat részletes feltételeit a *Budapesti Közlöny* február 22-én megjelent 43. száma közli.

A repülő akadémia 1942/43. tanévében történő *felvételre azok az ifjak jelentkezhetnek,* akik az 1942. évi haderőnkívüli előképzésben megfelelnek. Ezek az ifjak tartoznak kérvényüket március hó 31-ig a honvédelmi miniszterhez címezve, a repülő akadémiára, Kassára küldeni.

A repülő akadémia első évfolyamába olyan önként jelentkező ifjak vehetők fel, akik valamely hazai nyilvános középiskolában tett érettségi vizsga alapján főiskolai tanulmányok folytatására érettnek nyilváníttattak. Mindazok a pályázók, akik a folyó évben végzik a középiskola 8. osztályát, felvételi kérvényükhöz a *félévi bizonyítványt* mellékeljék.

A felvételre jelentkezhetnek kifogástalan erkölcsi magaviseletet, testi alkalmatosságot igazolni tudo és folyó évi október hó 1-én *18. életévüket már betöltött,* de 22. életévüket túl nem haladott ifjak, akik karpaszományos szolgálatot ezideig még nem teljesítettek és jelenleg sem teljesítenek.

A felvételhez szükséges kérvénymintákat, származási táblázatot, szülői (gyámi) beleegyezést igazoló mintákat is közli a hivatalos lap fentemlített száma. A *Budapesti Közlöny* kiadóhivatalának címe: Budapest, I., Kapisztrán-tér 1. és V., Szalay-u. 10.

GAZDASÁGI FIGYELŐ

A Wiener Allianz Biztosító Rt. magyarországi igazgatósága régi koncesszió alapján újból megkezdte működését. A biztosító a legnagyobb német biztosítóegyesülés kebelébe tartozik, amely 15 tisztviselőt és 50 ezer ügynököt foglalkoztat. A budapesti igazgatóság ügyvezető igazgatója ifj. Häkl József, aki az óbudai ellenforradalom megszervezésében vezető szerepet játszott.

A Nemzetközi Gépkereskedelmi Rt. igazgatósága miskei és monostori Thassy Mihály gépészmérnököt ügyvezető igazgatóvá nevezte ki.

Az Egyesült Dunaföldvári Takarékpénztár és Hitelbank Rt. nagyszerű eredménnyel zárta üzletévét. Az intézet a Dunaföldvári Kendergyár Rt. bankári teendőit is ellátja.

A Magyar Általános Hitelbank dísztermében a japán győzelmek alkalmából nagysikerű kultúrdélután volt.

A Magyar—Olasz Bank közgyűlését előreláthatólag március első felében tartja. A beterjesztendő mérleg igen kedvező. A betétállomány és a folyószámla emelkedése körülbelül 20%. Romanelli elnök és Ambró vezérigazgató jelenleg Rómában tartózkodnak.

A Magyar Leszámítoló és Pénzváltó Bank leventéi 35 ezer cigarettát gyüjtöttek a honvédek részére.

A Schmoll és Kallós Rt. most megtartott 20-ik rendes évi közgyűlése egyhangúan elfogadta a beterjesztett mérleget. Az igazgatóság szociális tevékenységéről kellő képet nyujt az a körülmény, hogy a tisztviselői és munkásjóléti alap, amely 1940. évi mérlegben 50 ezer pengővel szerepelt, most már jóval több mint 100 ezer pengőt tesz ki.

A Magyar Bank és Kereskedelmi Rt. 1941. évi mérlege igen kedvező. Nagy fejlődést mutat úgy a betétállomány, mint a többi üzletág is. Az intézet tiszta nyeresége is jelentősen meghaladja az az előző évit.

A Gyáriparosok Országos Szövetségének kötelékébe tartozó iparvállalatok az elesett magyas hősök árváinak felsegítésére csaknem kétmillió adtak össze.

KIS HÍREK

Lapunk nyomdai költsége ismét megdrágult. A költségpótlékhoz járuló újabb pótlékkal együtt a drágulás 25 százalékkal emelkedett, ami újabb jelentős teher. Mi nem szoktunk — olvasóink tudják a legjobban! — házi *dolgainkról panaszkodni* és ezeken a hasábokon soha nem említettük azt a súlyos anyagi körülményt, amely kivétel nélkül minden lapkiadó vállalkozást e rendkívüli időkben terhel. A nyomdai költség újbóli drágulása valóban *nehéz feladat elé* állította kiadóhivatalunkat, hiszen a *Magyar Szárnyak* árát mi sohasem emeltük: szívesen vállaltunk magunkra minden terhet és költséget. Ezt az újbóli drágulást is minden *áthárítás nélkül* vállaljuk, de kérjük előfizetőinket és olvasóinkat, hogy értsék meg: minden új előfizető és új olvasó fillérére szükségünk van, hogy maradéktalanul teljesíthessük azt a munkát, amelyet ma teljesíteni — *magyar kötelesség.*

Őszinte részvéttel kísértük utolsó útjára a kiváló repülésügyi szakíró, *Bisits Tibor* őrnagy édesatyját, *Bisits Mihályt*, aki rövid szenvedés után meghalt. Munkatársunk gyászában nagy részvéttel osztozunk.

A BSE sportrepülő szakosztálya repülőelméleti tanfolyamot rendez. Az első előadás február 23-án volt. A következő előadásokat hetenkint kétszer, hétfőn és pénteken délután 5 órától tartják a Honvéd-utca 22. sz. alatti előadóteremben. A tanfolyamon *vendégeket is szívesen látnak.* Részvételi díj nincs.

A Hofherr-gyár sportrepülő szakosztálya a kispesti telepen *Jákó* Emil főmérnök és *Varga László* kezdeményezésére most alakult meg. A gyár igazgatósága már a multban is hathatósan támogatta az alkalmazottak sportját, reméljük, hogy az új szakosztályt szintén pártfogolja. A Hofherr-repülők a Hármashatárhegyen már nem kaphatnak helyet és így *most több egyesülettel tárgyalnak*, hogy tavasszal minden zavar nélkül megkezdhessék repüléseiket.

Tallózás a repülőirodalom berkeiben című cikkünkhöz *Pók Tibor* közölt újabb adatokat. A magyar nyelvű repülőmunkák között szerepel még *Melczer Tibor:* Sárkányrepülőgépek működésének és számításának alapelvei, *Szüts:* A légifénykép, végül *Örvös János:* Magyar pilóták az Óceán felett című munkái. *Hille Alfréd* dr. két jelentős meteorológiai szakmunkájáról már előző számunkban emlékeztünk meg. Kérjük olvasóink további szíves hozzászólásait.

A műegyetemi sportrepülők pályázatot hirdetnek nagysebességű túrarepülőgépek tervezésére. Pályadíjak a következők: I. díj 4000 pengő, II. díj 2500 pengő és a III. díj 1500 pengő. Az elfogadott géptervrajz még külön 3000 pengő díjazásban részesül. A pályázatok részletes feltételei az egyesületnél tudhatók meg. Ugyanitt említjük meg, hogy a MSE tanoncműhelyét is megnyitja. Felvételre jelentkezhet minden legalább négy középiskolát, vagy nyolc elemi osztályt sikeresen elvégzett, a 20. életévét még be nem töltött ifjú. A kiképzési idő 4 év. Felvilágosítást ad az egyesület titkársága.

Óriási sajtója volt a *Magyar Szárnyak* **legutóbbi számának, amelyben** a napilapokat napokkal megelőzve, közöltük vitéz nagybányai *Horthy István* kormányzóhelyettes katonai és repülői pályafutását. A *Magyar Szárnyak* cikkét úgyszólván szóról-szóra átvette a napisajtó és így egyszerre köztudomásúak lettek a kormányzóhelyettes eddig sokak előtt ismeretlen repülőmultja és tettei. A cikket, amelyet *Jánosy István* főszerkesztőnk írt, a rádió is ismertette.

A Győri Aero Club nagyszerű repülőtáncestélyt rendezett február 7-én. Az estélyen Győr város előkelőségei nagy számban jelentek meg.

Új reklámfilmet forgatnak a budapesti mozikban. Az új film a magyar fiúk repülőlapjának, az *Ifjú Repülő*-nek a hirdetése.

A nagyváradi repülőszerencsétlenség utóhangját tárgyalta most az ottani törvényszék. A halálos áldozatok között volt dr. *Konrád Béla* is, akinek özvegye pert indított a MALERT ellen, mert keveselte a 30 ezer frankos biztosítási összeget és kérte, hogy a *Nemzeti Bank* árfolyamán jegyzett frank helyett aranyfrank szerint kártalanítsák. A törvényszék többször tárgyalta az özvegy perét, míg most ítéletében a *keresetet elutasította.*

Oktatói továbbképző tanfolyam és segédoktatói tanfolyam nyílik április hó 1-én a hármashatárhegyi vitorlázó táborban. A háromhetes tanfolyamra közvetlenül a *Horthy István központi vitorlázó telepen*, Hármashatárhegy, lehet jelentkezni.

A posta vezérigazgatósága közli, hogy március 15-én 100 százalékos felárral 8, 12, 20 és 30 filléres címletekből álló, a *Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap* támogatására szolgáló bélyegsorozat kerül forgalomba. A sorozat bérmentesítésre az év végéig használható fel.

Így is lehet repülni címmel új német film kerül a jövő héten forgatásra Budapesten. A vígjáték abba az időbe viszi vissza a nézőt, amikor a versaillesi szerződés *a német repülést bilincsekben* tartotta és csak titokban dolgozhattak a német repülés úttörői. Hogyan lesz a kis utazási irodai tisztviselőből bátor repülő, az derül ki sok bonyodalom és még több vidámság után a film meséjéből.

SZERKESZTŐI ÜZENETEK

Ungvári diák. A finn hadseregben a háború kitörése óta számos kiváló sportember is harcol. Így pl. Isohollo és Jalkanen, mint már az 1939-40-es téli háborúban, most is katona. Paellö akadályfutó bajnok, aki mint utászfőhadnagy teljesít szolgálatot, legutóbb egy erős bolsevista támadást hiusított meg embereivel s több nehéz szovjet páncélost semmisített meg. Több sportember, aki már békében kitűnt teljesítményével, a mostani háborúban magas katonai kitüntetésben részesült, így pl. Renes kiváló sífutó a Mannerheim lovagkeresztjét kapta. A legrégibb önkéntesek egyike Nurmi, a világhírű futó, aki 44 éve ellenére is derekasan kiveszi részét a bolsevisták elleni küzdelemből.

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

MAGYAR SZÁRNYAK
megjelenik havonta kétszer
minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 12 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.


Franck


Krayer
LAKKOK
FESTÉKEK
Krayer
GYÁRBÓL MEGBIZHATÓAK
BUDAPEST, V. VÁCI-ÚT 34


FAG
FAG

420808 — Athenaeum irodalmi és nyomdai rt. nyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.